EN GUARDIA

Para la defensa de las Américas



AÑO 1 No. 9



EN GUARDIA, revista publicada mensualmente para LA OFICINA DEL COORDINADOR DE ASUNTOS INTERAMERICANOS, Commerce Building, Washington, D. C., por la Business Publishers International Corp. Redacción, 330 West 42nd St., Nueva York, N.Y., E.U.A. Impresa en 5601 Chestnut St., Filadelfia, Pa. Registrada como artículo de segunda clase en la Oficina de Correos de Filadelfia, Pa., E.U.A., el 8 de abril de 1941, conformè a la ley del Congreso de marzo 3 de 1879, Vol. 1 Núm. 9.



Alas SOBRE EL MUNDO

EL poder aéreo de los Estados Unidos, el arma conclusiva en la más conclusiva de todas las guerras, ha entrado en acción decisiva en todos los frentes de combate del mundo. La historia de este poder aéreo ya no es solamente la de una enorme producción potencial, ni la de entregas continuamente crecientes de aeroplanos de combate a otras naciones que hacen frente a la agresión. Las bombas que caen sobre Tokio, Kobe y Yokohama; las Fortalezas Volantes y los rápidos B-25 de la North American, asestando golpes aniquiladores desde sus bases en Australia a las fuerzas japonesas en las Filipinas, todo esto produce evidencia sensacional de la capacidad atacante de los aviones de los E.U.A.

La espectacular incursión de los aviones de bombardeo del Ejército desde Australia, 2.250 kilómetros a través de mares infestados de enemigo hasta bases secretas disimuladas en las 7.000 y pico de islas que constituyen las Filipinas, fué una muestra alarmante para los japoneses de lo que el poder aéreo de los Estados Unidos puede realizar en la ofensiva. En el transcurso de tres días, la fuerza organizada brillantemente para esta misión asestó golpes de castigo al sorprendido enemigo. Cumplida su misión con la única pérdida de una Fortaleza Volante (que fué bombardeada mientras se hallaba en tierra para hacer reparaciones), los aviones de bombardeo arrancaron de nuevo y se encaminaron hacia Australia después de dejar escrita esta página gloriosa.

Habían hundido por lo menos cuatro transportes japoneses, y alcanzado con sus bombas a otros cuatro. Habían recogido 34 refugiados procedentes de Batán, incluso el as de aviación filipino, capitán Jesús Villamor. En Davao, en la isla de Mindanao, donde el enemigo había establecido una base, los aviones de bombardeo pusieron fuego a muelles, depósitos de combustible y almacenes. En la isla de Cebú sembraron destrucción con las ametralladoras y bombas de fragmentación sobre concentraciones de tropas. Derribaron por lo menos cuatro aeroplanos, causaron averías a otros, y dejaron caer unas cien toneladas de bombas.

Cuatro días después, otra fuerza atacante de aviación llevó el significado de la guerra aérea al corazón del Imperio japonés. En pleno día, un grupo de aviones de bombardeo se apareció rugiendo procedente del mar, y por vez primera en 2.602 años las ciudades del Japón fueron objeto de ataque militar desde el exterior. Arremetiendo media hora después del mediodía, los aviones de bombardeo cruzaron sobre Tokio y regaron con bombas de alto explosivo e incendiarias la capital y el activo puerto de Yokohama. Dos horas después, los incursionistas atacaron a las fábricas de aviación Mitsubishi y Aichi en Nogoya, los astilleros y fundiciones de Kobe, y después escaparon dejando a la aturdida y aterrorizada camarilla militar japonesa que tratara de explicárselo.

La base de donde procedían los atacantes es todavía un misterio para los japoneses, aunque una declaración hecha en Washington un mes después del bombardeo identificó como jefe de la escuadrilla al General de Brigada James H. Doolittle, afamado aviador del Ejército de los E.U.A., y especificó que los aeroplanos eran del tipo B-25 de bombardeo mediano. El General Doolittle fué condecorado personalmente por el Presidente Roosevelt con la Medalla Congresional de Honor, por su actuación en ese vuelo, y los setenta y nueve aviadores que le acompañaron recibirán Cruces de Servicio Distinguido.

Tres semanas después del bombardeo de Tokio, en el Pacífico entre los arrecifes del nordeste de Australia, las flotas navales y aéreas del Japón y de los Estados Unidos se enzarzaron en un encuentro reñidísimo que abrigó inferencias decisivas para el curso futuro de la guerra en el Lejano Oriente. Cuando los maltrechos restos de la flota invasora japonesa, rechazada a las puertas de Australia, se retiraban renqueando hacia el norte en busca de incómodo refugio en sus bases isleñas, tratando de escapar de la furia de un ataque destructor de los Estados Unidos, quedó revelado que la Batalla del Mar de Coral fué uno de los combates

aéreos más descomunales de todos los tiempos. Al darse por terminada finalmente la batalla, que duró seis días, los japoneses habían perdido por lo menos 13 buques de guerra (14 si se cuenta otro buque portaaviones tan gravemente averiado que era casi indudable acabaría por hundirse), y otros cinco con grandes averías. Los japoneses, además de tropezar con unidades navales de superior calidad combatiente, cometieron el costoso error estratégico de aventurarse demasiado cerca de las poderosas concentraciones aéreas preparadas por las Naciones Unidas en el sector australiano.

Los aeroplanos de reconocimiento con gran radio de acción habían mantenido informado al cuartel general del Gral. MacArthur del movimiento japonés hacia el sur. Las fuerzas navales y aéreas, quitándole al enemigo la iniciativa, atacaron en el momento oportuno con fuerza arrolladora, interceptando a los japoneses al oeste de las islas Salomón. En esta fase de la acción fué cuando los aviones de bombardeo en picada de los Estados Unidos destruyeron un portaaviones japonés, haciendo blancos directos sobre su cubierta y destrozando su casco de tal manera que se fué a pique como una piedra. Los aviones lanzatorpedo de la Marina y los aviones de bombardeo pesado desde sus bases terrestres desempeñaron también papeles decisivos en frustrar el malhadado intento de invasión. Los informes procedentes de las bases avanzadas de las Naciones Unidas indican que en ese reñido encuentro tomaron parte por lo menos 500 aeroplanos.

Para las Naciones Unidas, que aún están acumulando sus fuerzas para hacer contraataques decisivos, esas acciones fueron prueba de que los productos de las líneas de montaje que aceleran el material de guerra en los Estados Unidos, estaban al fin dejando sentir su peso en el frente de batalla. Dichas incursiones coincidían con la convicción creciente en las esferas oficiales de las Naciones Unidas de que se aproximaba el momento oportuno para tomar la irresistible ofensiva.

Tras el poderío demostrado por las incursiones, y tras la furia creciente de los ataques aéreos ingleses contra Alemania, hay una aceleración portentosa de la producción de aeroplanos en los Estados Unidos. Las cifras exactas no es ya posible hacerlas públicas en tiempo de guerra, pero se dejó saber autorizadamente en los primeros meses de este año que la producción mensual había alcanzado cifras asombrosas. Las fábricas de aviones de bombardeo del Oeste Central, que se extienden más de kilómetro y medio, han empezado a añadir sus fabulosos cupos de enormes tetramotores de bombardeo a la creciente armada, y las metas "imposibles" señaladas por el Presidente Roosevelt en enero se reconoce ahora que están tan bien al alcance de las atareadísimas fábricas de la nación que aún se apunta más alto.

En los talleres de los centenares de fábricas de aeroplanos y sus componentes de los Estados Unidos, están tomando parte activa en la guerra los expertos obreros que tornean los cilindros; las potentes prensas que dan forma a las piezas para las alas de los aviones de bombardeo; las largas filas de entrenados mecánicos; los millares y más millares de jóvenes hombres y mujeres que manejan los pistoletes remachadores y los soldadores eléctricos.

Esta es la guerra industrial que cada ciudadano puede ver por sí mismo — en la inmensa fábrica de Maryland donde los hidroplanos Martin se llevan de las líneas de montaje a las aguas de la Bahía de Chesapeake; en las activas fábricas de New England donde los artesanos que son verdaderos herederos de la tradición industrial de la guerra, producen piezas de motor con tolerancias de milésimas de milímetro; en las fábricas reductoras de aluminio, siderúrgicas, de instrumentos, y

Pilotos del tráfico más extraordinario del mundo. Conducen en vuelo los aeroplanos de bombardeo desde las fábricas norteamericanas hasta los aeropuertos de Inglaterra y del Próximo Oriente. Tales viajes, equivalentes a la mitad de la vuelta alrededor del mundo, constituyen una simple rutina para los pilotos del "Mando de Transporte"



en los nuevos e inmensos talleres de montaje donde adquieren su forma final las gigantescas Fortalezas y los Libertadores que salen volando para los frentes de combate. Esta es la guerra de las herramientas, los materiales, la mano de obra y la pericia directiva — los recursos notorios de una gran nación industrial.

El espíritu precursor que inspiró a los hermanos Wright, que aportó 39 años de ininterrumpido desarrollo tecnológico en el arte del vuelo, que acrecentó las velocidades de vuelo desde 65 kilómetros hasta más de 650 kilómetros por hora, y las alturas de vuelo desde pocos cientos de metros hasta varios kilómetros de altitud en el sutil aire de la estratosfera, está pagando hoy dividendos vitales a la nación y a sus camaradas de armas. El mismo espíritu precursor que indujo a los aviadores de la Marina de los Estados Unidos a realizar la primera travesía del océano con una máquina más pesada que el aire en 1919, que dió lugar al primer vuelo sin escala a través de dicha extensión de agua, a la primera vuelta alrededor del mundo por el aire y a la creación de una gran industria de aviación comercial, está resultando ser en la actualidad una ventaja preciosa en la gran batalla por la libertad.

En los Estados Unidos, tal vez porque las fronteras marítimas parecían al público en general que estaban aseguradas siquiera para ganar tiempo, los recursos de ingeniosidad de la nación estaban dedicados primordialmente al desarrollo del aeroplano como un instrumento de comercio, enlazando las ciudades de un país muy extenso, haciendo a los pobladores de la nación que se sintieran vecinos en la acepción literal de esta palabra, y ligando más íntimamente a la nación misma con las fraternas repúblicas situadas al sur, y con el resto del mundo. Pero los mismos tableros de dibujo que engendraron las Aeronaves Clipper que atraviesan el océano, la eficiente flota de transportes por vía aérea, y los potentes motores que hacen posible aviones tales, han creado también los aeroplanos militares más potentes que haya visto el mundo.

Meses antes de que se construyeran los aeroplanos que ahora cruzan todo el mundo, se adoptaron las decisiones respecto a su diseño en los centros experimentales, en los túneles aerodinámicos y en los hangares para ensayos en vuelo, donde hombres de ciencia bien capacitados, que a la vez eran aviadores muy experimentados, pusieron de acuerdo la teoría del vuelo con la práctica del mismo. Las investigaciones de aviación representan hombres en el túnel aerodinámico, atisbando los cuadrantes que registran la acción del aire sobre la superficie de las alas, alerones, y timones; hombres en traje y casco de vuelo tripulando no aeroplanos sino vehículos remolcados eléctricamente a 130 kilómetros por hora por un canal de experiencias mientras cronometran el ascenso y descenso de un casco de hidroavión en miniatura, y hombres con cámaras fotográficas enfocadas a través de ventanillas de cuarzo sobre un cilindro de motor para impresionar en una película la explosión de la mezcla carburada. De esta concienzuda ciencia de la ingeniería provienen los fenomenales adelantos de la aviación durante estos últimos años.

Pero aun más significativo que las proezas de construcción y los progresos técnicos en un mundo en guerra, es el ritmo acelerado de las entregas de aviones de combate a los frentes de lucha. Una de las misiones militares más importantes de todos los tiempos, se ha encomendado a un grupo de intrépidos aviadores cuyas instrucciones les mandan hacer todo lo posible por evitar combate. A esta rama vital de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos, el Mando de Transporte, se le ha asignado la responsabilidad de entregar en los puntos de destino los aviones de combate que salen de las fábricas listos para entrar luego en acción.

En California, los aeroplanos de bombardeo se sacan de la fábrica listos para ser transportados en vuelo hasta algún frente de batalla europeo africano o del Oriente. Salvo algún incidente anormal durante la travesía, esos aeroplanos pueden entrar en acción contra los alemanes a las dos semanas de haber salido de la fábrica



La Aviación Empequeñece al MUNDO



Los aviones están saliendo en cantidades cada vez mayores. La cuantía exacta de aviadores que están prestando servicio en el Mando de Transporte, y de los aviones de guerra que están entregando en Australia, India, Rusia, el Próximo Oriente, África y las Islas Británicas, son secretos militares, pero la enorme red de bases, de comunicaciones y de estaciones meteorológicas que ha construído el Mando, es testimonio de la amplitud de sus operaciones. Más importante todavía, el continuo aumento día por día del número de aeroplanos de los Estados Unidos que hacen su aparición en las líneas de fuego da testimonio elocuente de la manera como está cumpliendo su misión el Mando de Transporte.

Este Mando, organizado oficialmente el 5 de Junio de 1941, no sólo para transportar aeroplanos a Gran Bretaña sino para entrenar tripulaciones norteamericanas en vuelos a larga distancia con aeroplanos multimotores, ha aumentado enormemente hasta el punto que, en la actualidad, muchos millares de entrenados pilotos están efectuando un total diario de kilómetros de vuelo que excede con mucho a la suma total de los kilómetros recorridos por todas las líneas aéreas comerciales del mundo.

El caso que presentan las operaciones del Mando es el de un mundo que está disminuyendo de tamaño — un mundo en el cual las horas, no los kilómetros, vienen a ser la medida fiel de las distancias. Los pilotos del Mando despegan a las puertas de las fábricas. Su destino puede ser Egipto, India, Rusia Soviética, Australia, o uno de los centenares de aeródromos dispersos con que los ingleses han sembrado las Islas Británicas, pero todo piloto sabe que dondequiera que haya de aterrizar en la superficie del globo, está a pocos días de vuelo de los E.U.A.

Para dar servicio al continuo desfile de aeroplanos multimotores que se dirigen a Rusia y al Próximo y al Lejano Oriente, se ha construído una serie de bases — puntos de etapa—a través de la vasta extensión de África. Ya había estaciones de aviacion a través de África cuando el Mando de Transporte se hizo cargo de la misión de repartir aeroplanos por todo el mundo, pero eran estaciones inglesas empleadas únicamente para el transporte de aeroplanos monomotores. Para transportar aeroplanos pequeños únicamente al Próximo Oriente, no necesitaban los ingleses aeródromos grandes. Pero para dar servicio a los tetramotores Libertadores y Fortalezas Volantes, había que hacer más largas las pistas de aterrizaje existentes y afirmar su pavimento. Hubo que construir nuevas pistas y nuevos firmes, y tal tarea fué posible gracias a centenares de indígenas africanos que acarrearon toneladas de piedra.

La arena del desierto suele introducirse en los motores mientras están funcionando para calentarse antes de que despegue el aeroplano, así es que hubo que construir explanadas de hormigón para disminuir ese peligro. En lugares donde hace un año no había más que macizos enmarañados de selva o áridos arenales, se han instalado hospitales, dormitorios para las tripulaciones, medios para la reparación de los aeroplanos y complicado material de comunicaciones. Los pilotos y los navegantes aéreos son sólo una parte de este sistema de reparto de aeroplanos en serie que circunda al mundo. Centenares de técnicos, ingenieros, mecánicos, telegrafistas y médicos desempeñan un papel igualmente vital en mantenerlos volando.

Todo lo que es posible transportar por el aire al Lejano Oriente, el Oriente Central y Rusia se está llevando a través de selvas y desiertos de la inmensa región comprendida entre el Níger y el Nilo.

Una guerra mundial significa frentes de combate separados por millares de kilómetros y, no obstante, el gran radio de acción de los aeroplanos modernos permite a las Naciones Unidas mantener la estrategia unificada que tan necesaria es para la victoria. La visita del Primer Ministro Churchill al Presidente Roosevelt en Washington, la misión de Harriman a Rusia para tratar de suministros, el viaje del General George C. Marshall a Inglaterra para hablar de estrategia con los jefes militares ingleses, todo ello se facilitó gracias al aeroplano. Por vía aérea Chuncking está a pocos días de Washington, D. C., Londres a cuestión de pocas horas. Los oficiales, técnicos y expertos en la guerra económica pueden ir y venir entre las capitales de las Naciones Unidas, aunando sus esfuerzos contra el enemigo común, logrando acuerdos estratégicos por medio de relaciones en persona.

Uno de los aspectos más reveladores de la naturaleza de la revolución estratégica ocasionada por el aeroplano se observa en las actitudes de los pilotos que mantienen en funcionamiento este enorme sistema de suministros y entregas — los hombres cuyos conocimientos y pericia han transformado una empresa de concepción fantástica en una operación corriente. Para estos jóvenes, nacidos durante la última guerra, o después del armisticio, el aeroplano es un objeto tan natural y familiar como pueda serlo un automóvil o un vagón de ferrocarril. Ellos corren peligros a diario que varían desde el hielo del Ártico a las tormentas de arena, volando en su mayoría sin el auxilio de orientación por radio, tomando su rumbo por las estrellas, y sin embargo les parece que su papel aviatorio es prosáico. Un teniente de 28 años de edad que ha esta-

o volando en el Mando de Transporte desde el asado mes de Septiembre habla incidentalmente cerca de su último viaje por el mundo, en el curso el cual aterrizó en 12 países diferentes, habiendo ruzado la sombra de su avión por 25 territorios istintos. Otro piloto, capitán, voló con un tetra-notor de bombardeo, unos 140,000 kilómetros en os cuatro meses posteriores al día 7 de Diciembre. Il pasado Diciembre, este piloto aterrizó su eroplano en Trinidad. Allí, él y su pasa-ero William C. Bullitt, enviado especial del Presidente Roosevelt al Próximo Oriente, tuvieron a primera noticia de que los Estados Unidos habían ido forzados a entrar en guerra. Volaron a través le África, a El Cairo y a Siria y por todo el Oriente Central. Entonces el capitán y su tripulación reci-bieron órdenes de ir al Lejano Oriente. Desprovistos le blindaje, sin depósitos autoobturadores de gaso-ina, con sólo dos ametralladoras para su protec-ión, volaron por zona de guerra, aterrizando en el eropuerto de Rangoon una hora o cosa así después le haber sido duramente bombardeado por los japo-neses. Durante los tres meses siguientes, volaron en el mismo aeroplano de acá para allá por las islas asediadas, aterrizando por lo general después de anochecido para rehuir a los cazas japoneses. En una jornada volaron 2,500 kilómetros hasta las Fili-pinas, sin auxilio de radio ni ningún parte meteoro-lógico. Gracias a una proeza casi increíble de nave-gación astral aterrizaron con su aeroplano precisa-mente en su punto de destino. Allí rescataron 25 sargentos mayores de las Fuerzas Aéreas, personal sumamente necesario para dar servicio a los aviones en otros teatros de operaciones, hombres que se habían pasado todo el día atisbando al firmamento.

Este mismo capitán, que condujo al General inglés Sir Archibald Wavell de Java a Birmania, que llevó en vuelo al Teniente General George H. Brett de un campo de operaciones a otro, que salvó a multitud de personas de la invadida Java, — pilo-tos, técnicos, oficiales, una mujer y su hijo pequeño — que en cuatro meses voló una distancia equiva-lente a cerca de cuatro veces la vuelta al mundo por el ecuador, es un caso típico, y no una excep-ción, de los demás millares de pilotos del Mando de Transporte. Esos aviadores toman al mundo a la medida de su rasero. Para ellos los continentes son como provincias, las ciudades como estaciones del camino a lo largo de una vía férrea bien conocida.

No requiere gran esfuerzo de imaginación el for-marse una idea aproximada del importantísimo papel que el aeroplano desempeñará en el mundo de después de la guerra, y de los cambios que han de sobrevenir en el tráfico marítimo y en los viajes internacionales, en la cultura mundial y en el desa-rrollo económico del mundo, una vez que se haya ganado la paz. Los Estados Unidos por sí solos han de disponer de cientos de millares de pilotos en contraste con los 19,000 que obtuvieron el título de aviadores durante la pasada guerra. En 1918, los aeroplanos eran por lo general inaplicables al co-mercio, peligrosos de volar, ruidosos y lentos. En la actualidad está surgiendo una concepción total-mente nueva del comercio aéreo. Buena parte de los aeroplanos que ahora se construyen serán adapta-bles al transporte de carga, capaces de llevar una carga de varias toneladas de mercancías o pasa-jeros y de navegar a una velocidad de crucero de 320 a 480 kilómetros por hora.

El aeroplano ha desempeñado en el pasado un papel considerable en ligar a las naciones del He-misferio Occidental en el pacífico intercambio de ideas, mercancías y cultura. Hoy día, la primordial función del aeroplano es como potente arma de destrucción en los arsenales de un mundo en encar-nizada guerra.

Pero las rutas establecidas, a lo largo de las cuales se envían con rapidez los aviones a los frentes de batalla, y las bases exploradas y cons-truídas para su mantenimiento y suministro en ca-mino, serán las rutas comerciales del mañana.

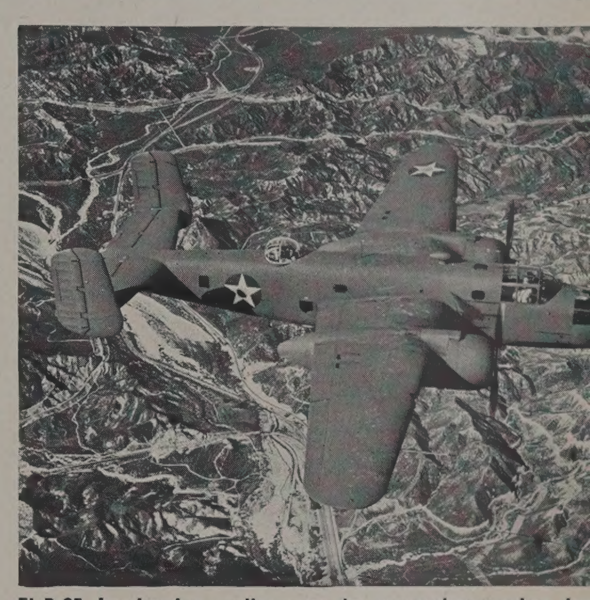
En cierto sentido, el mundo entero ha llegado a un confín, con puntos de vista sobre comercio y trato internacional completamente nuevos que se extienden hacia el futuro. Junto con estas nuevas concepciones y oportunidades para todas las nacio-nes se presentarán nuevos problemas. Dichos pro-blemas han de ser tratados con la amplitud de visión y de mutua comprensión que marca la bien-querencia existente entre las naciones Americanas.



Hoy día, ningún punto de la superficie del globo está a más de 60 horas distante de otro. En los 32 años transcurridos desde que despegó el primer aeroplano, el mapa mundial parece como si se hubiera en-cogido a la décima parte de su tamaño.



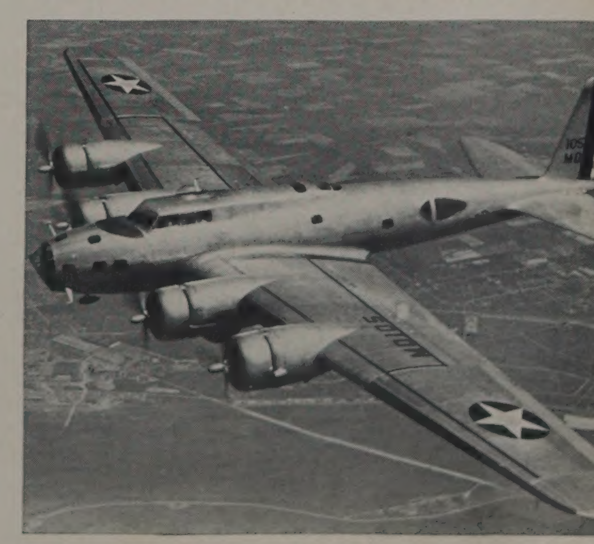
El mundo es pequeño para los pilotos del "Mando de Transp



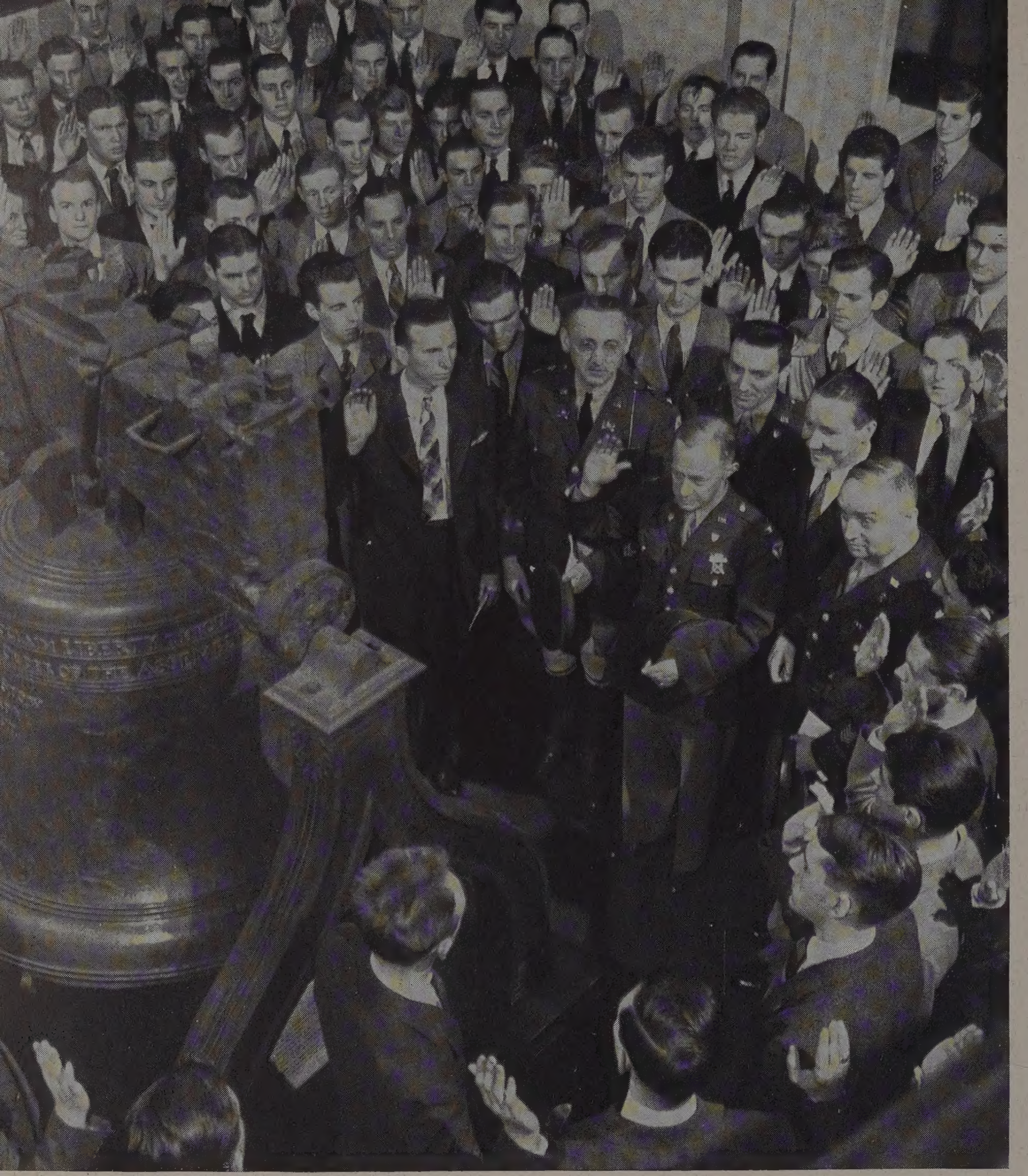
El B-25, bombardeo medio; como los que volaron sobre Jap



Los grandes aviones de transporte llevan tropas y material



"Fortaleza Volante"; gran carga de bombas y radio de acció



Estos jóvenes norteamericanos que aparecen en la fotografía celebran el Día del Ejército (fiesta nacional) prestando su promesa de fidelidad como cadetes de aviación en uno de los lugares históricos de la libertad norteamericana; el "Independence Hall", en Filadelfia. La "Campana de la Libertad" que se ve a la izquierda anunció a la nación en 1776 la declaración de la independencia de los Estados Unidos. Abajo: Unos de los "soldados rasos" del ejército industrial de guerra se relevan en un astillero



EL CAUDAL HUMANO

LOS Estados Unidos están movilizando sus recursos má fundamentales, las reservas de hombres correspondien tes a una población de 130,000,000 de almas, como nunca antes se hiciera en la historia del país. Durante el año en curso, el gobierno espera que la totalidad de la fuerza tra bajadora de la nación sea empleada en labores que obedecen a un plan fijado, en el que toda persona disponible, sea cua sea su predilección o su ocupación anterior, desempeñe un cometido determinado civil o militar, y la población en masa consagre sus energías reglamentadas a la derrota del ene migo.

Además, el programa íntegro cuenta con los esfuerzos de 120,000,000 de población en las demás repúblicas ameri canas. La labor de sus obreros y campesinos complementa a la de los Estados Unidos con arreglo al amplio principio de movilizar todos los recursos, materiales y humanos del hemisferio, para la defensa de la libertad de las Amé ricas, según se dejó establecido en la Carta de Río de Janeiro.

En las vidas de millones de ciudadanos de la nación se producirán cambios tremendos a causa de las medidas que se han de adoptar para asegurar pleno rendimiento en la administración del caudal humano de la nación y tener la seguridad de que cada uno ocupe el puesto en el cual pueda rendir su máximo esfuerzo por la victoria.

Para las demás repúblicas americanas esto significa má millones de individuos laborando por asegurar la victoria pero menos millones produciendo suministros de carácter civil. Significa además mayor dependencia de las naciones situadas al sur del Río Grande en la obtención de gran parte de los materiales esenciales para mantener trabajando y luchando a dichos millones de individuos.

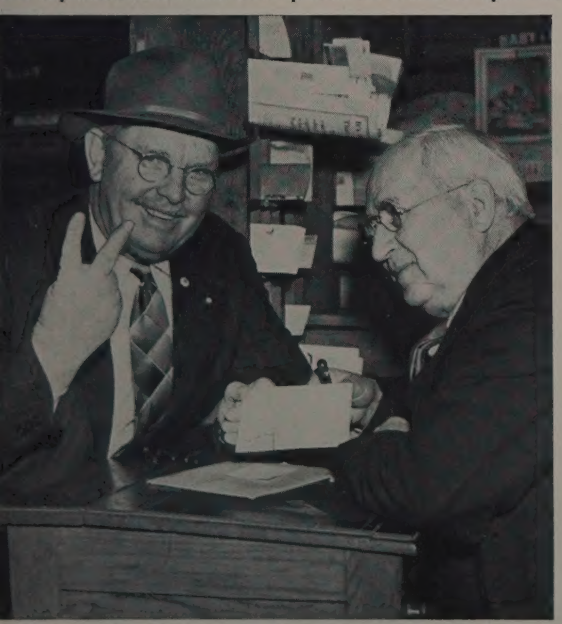
Los trámites del enorme inventario de la disponibilidad de hombres de la nación están formulados en la Ley de Instrucción y Servicio Selectivo, aprobada por el Congreso y firmada por el Presidente Roosevelt el 16 de Septiembre de 1940 — más de un año antes de que la nación se viera lanzada a la guerra.

El 16 de Octubre de 1940, más de 16,000,000 de hombres se inscribieron para el servicio nacional en unos 125,000 lugares de inscripción por todo el país. Otras inscripciones ulteriores han elevado el contingente de hombres disponibles con arreglo al Servicio Selectivo en muchos millones, y el gobierno está en posesión de la lista más completa de hom bres disponibles de toda la historia. Todo varón entre los 18 y los 65 años está actualmente registrado, y en ese regis tro constará la historia profesional completa del individuo. A base de este enorme archivo de aptitudes y pericias se está formulando una política nacional bien definida de pro curar que cada individuo aporte su máxima contribución.

Probablemente la mayor fuente inmediata de mano de obra para la industria de guerra se halla en el personal obrero de las grandes industrias civiles que se están convir tiendo hasta el 100 por ciento hacia la producción de guerra. Otra reserva importante está en las industrias civiles cuya maquinaria no es convertible a la producción de material de guerra, pero cuyos empleados se están transfiriendo con rapidez a las empresas y fábricas que hacen armamentos. Un factor de importancia creciente es el contingente de mujeres obreras potenciales, que se calcula de siete a once millones. La utilización de mujeres obreras para la produc ción de material de guerra está progresando a grandes pasos, y ya hay mujeres trabajando en casi todas las fábricas.

Para mantenerse al compás del torrente de órdenes de fabricación de armamentos que afluyen a las fábricas ante riormente dedicadas a producción civil, se ha estado desa rrollando desde hace muchos meses el mayor plan de adies tramiento de obreros que jamás se haya emprendido. Desde principios del verano de 1940, 3,000,000 de obreros han reci bido instrucción en 1,200 escuelas de artes y oficios, 15 colegios y universidades, y en los talleres de 10,000 escuelas públicas. Más de 600 escuelas de adiestramiento están fun cionando a régimen de 24 horas al día sin interrupción

Una expedición marítima de tropas de los E.U.A. se aproxima a Australia, donde se prepara un Ejército de las Naciones Unidas para lanzar una ofensiva contra Japón



El Comandante Alvin C. York, aclamadísimo héroe norteamericano de la pasada guerra, se inscribe en el nuevo registro de hombres de 45 a 65 años de edad, para servicios no combatientes



El célebre actor cinematográfico Ronald Reagan es acompañado a la estación por su esposa e hija, quienes van a despedirlo al partir para prestar servicio en el ejército



El Vicepresidente de los Estados Unidos, Henry A. Wallace, felicita a su hijo que recibió un nombramiento en el ejército

HOMBRES DE GUERRA

EL prolongado silencio oficial acerca del bombardeo sobre Tokio quedó roto al prender el Presidente Roosevelt la condecoración más alta de la nación, la Medalla Congresional de Honor, sobre el pecho del General de Brigada J. H. "Jimmy" Doolittle, y revelar al mismo tiempo que el veterano piloto condujo personalmente la escuadrilla voluntaria de bombardeo que sembró la destrucción sobre los objetivos militares de la metrópoli japonesa el día 18 de Abril.

Doolittle, de regreso en los Estados Unidos para recibir los honores merecidos por su hazaña, divulgó que su escuadrilla de aviones de bombardeo B-25 North American equipados especialmente, había hecho blancos directos sobre un crucero o acorazado casi terminado en las cercanías de Tokio, regó la fábrica de aviación Mitsubishi en Nagoya con bombas incendiarias, y voló eficazmente con explosivos las concentraciones industriales, astilleros, muelles, depósitos de combustible y de municiones en Yokesuke, Kenegawa, Kobe, y Osaka. No se perdió ni un solo aeroplano de la unidad atacante, y ninguno de ellos resultó averiado por las defensas antiaéreas e interceptores japoneses hasta el punto que le impidiera continuar el vuelo después de la incursión.

Al informar acerca de los detalles del vuelo, Doolittle manifestó que los aeroplanos pasaron rápidamente sobre el Japón a la altura de las techumbres de las casas, lo cual dificultaba la puntería de los cañones antiaéreos pero los exponía al fuego de las ametralladoras terrestres a lo largo del trayecto de su vuelo. Cada avión tenía asignado un objetivo militar, estudiado cuidadosamente con anticipación, y al aproximarse a los objetivos subían a unos 500 metros, mínima altura a la cual podían considerarse resguardados de los efectos de sus propias bombas. Desde esa poca altura, los aviones de bombardeo no tuvieron dificultad para encontrar y distinguir los objetivos principales. Por orden expresa de Doolittle, no se arrojó ninguna bomba sobre la residencia del emperador japonés, aunque se hizo blanco en otros objetivos al alcance de la vista desde el palacio imperial. Tan pronto como soltaban las bombas, los aeroplanos descendían otra vez a la altura de las copas de los árboles. Aunque se elevaron tardíamente unos treinta aeroplanos japoneses para hacer frente a sus visitantes, la superior velocidad de los aviones de bombardeo de los Estados Unidos permitió a todos los pilotos evadir felizmente a los interceptores.

Fué enteramente apropiado que el honor de conducir la expedición de bombardeo recayera en Doolittle, de 45 años de edad y uno de los aviadores más afamados de la historia aeronáutica. Doolittle, hombre delgado, retraído y de corta estatura, con el cabello ligeramente canoso, ha volado en todos los tipos de aeroplanos militares del país, desde los primeros modelos de allá por 1917 hasta los más gigantescos de bombardeo actuales.

Pocas semanas antes de que Doolittle recibiera su condecoración, un joven piloto del ejército, en uso de licencia, estaba sentado con su esposa oyendo por radio el discurso del Presidente Roosevelt. (28 de Abril).

Refiriéndose a la gran bravura y pericia con que los hombres de las fuerzas armadas de los Estados Unidos estaban combatiendo en frentes sumamente alejados, el Presidente empezó a narrar unas cuantas de las denodadas hazañas (no narraciones excepcionales, según aclaró el Presidente, sino ejemplos típicos de heroísmo y habilidad individuales), realizadas por muchos de nuestros soldados, marineros aviadores y otros heroicos y denodades combatientes. "Ese fué nuestro avión," exclamó el piloto del ejército al oir por radio una de las conmovedoras narraciones. Era el Capitán Hewitt T. Wheless, y he aquí lo que dijo el Presidente Roosevelt acerca de su aeroplano y su tripulación:

"Se trata de una de las fortalezas aéreas del ejército que operan en el Pacífico Occidental. El piloto de este avión es un joven modesto, orgulloso de su tripulación por su comportamiento durante uno de los combates más rudos en que un avión de bombardeo jamás haya tomado parte.

El bombardero despegó de su base, formando parte de una escuadrilla de cinco, para atacar a los transportes japoneses que estaban desembarcando tropas en las Filipinas. Apenas habían recorrido la mitad del trayecto hacia su objetivo, cuando cesó de funcionar uno de los motores de este bombardero. El joven piloto perdió el contacto con los otros aviones. Sin embargo, la tripulación puso el motor a funcionar de nuevo, y el avión prosiguió solo a cumplir su misión.

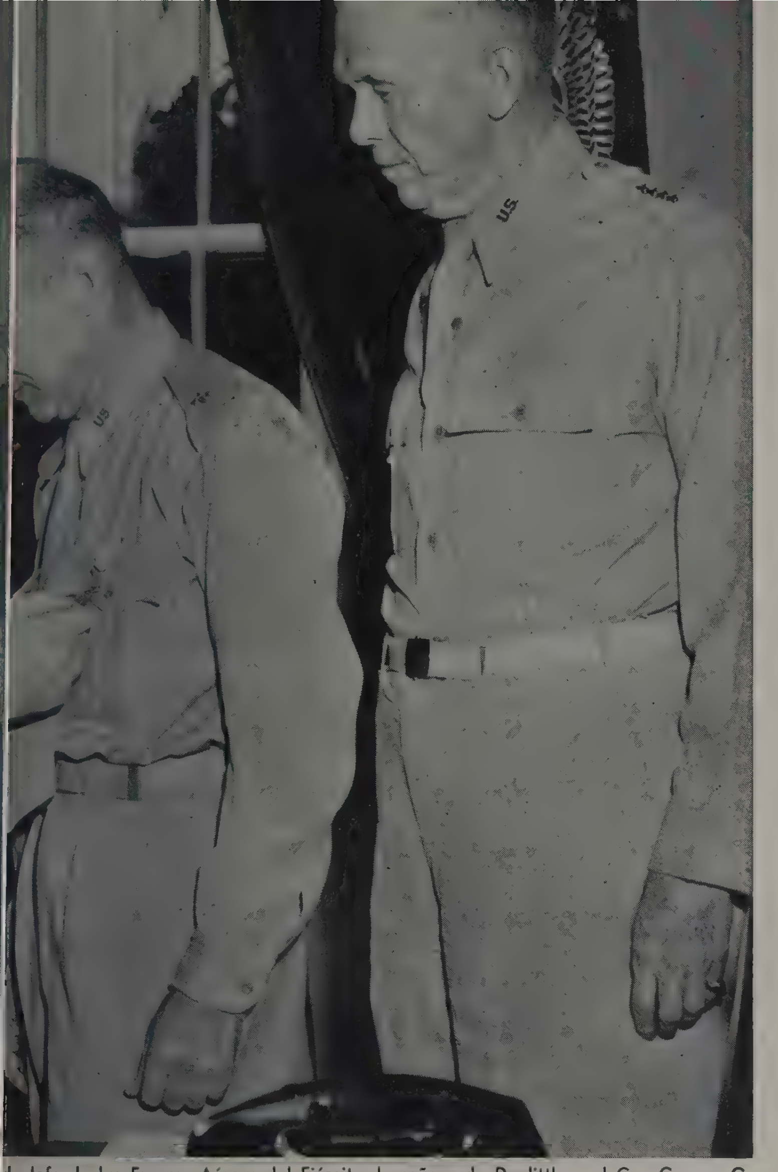
Cuando alcanzó su objetivo, ya las otras cuatro fortalezas aéreas habían pasado, habían arrojado sus bombas, y habían azuzado a los aviones japoneses del tipo "Cero". Dieciocho de ellos atacaron a nuestra solitaria forta



El Gral. de Brigada J. H. Doolittle recibe de manos del Presidente Roose[...] Medalla Congresional de Honor. Presentes, de izquierda a derecha, están: Tte. Gral. [...]



Una aislada "Fortaleza Volante" de los E.U.A., atacada por 18 aviones de caza japoneses, derriba a siete de sus enemigos antes de regresar a su aeródromo de base



d, Jefe de las Fuerzas Aéreas del Ejército, la señora de Doolittle y el Gra George C. nall, Jefe del Estado Mayor del Ejército de los Estados Unidos de América

leza aérea. A pesar de este ataque en masa, nuestro avión prosiguió en su misión, y arrojó todas sus bombas sobre seis transportes japoneses que estaban atracados a los muelles.

Su vuelo de regreso fué una feroz lucha trabada a toda velocidad entre el bombardero y los dieciocho aviones de persecución japoneses, lucha que se continuó por setenticinco millas. Cuatro aviones de persecución atacaron simultáneamente por cada lado, y fueron derribados con las ametralladoras laterales. En el curso de esta batalla, el telegrafista del bombardero perdió la vida, al mecánico le volaron la mano derecha, y fué herido gravemente un artillero, quedando sólo un hombre para manejar las dos ametralladoras laterales. Aunque con una mano herida, este artillero hizo funcionar alternativamente las dos ametralladoras laterales, y derribó otros tres aviones japoneses tipo 'Cero'. Mientras se desarrollaba esta lucha al bombardero le volaron un motor, le perforaron un depósito de combustible, le destrozaron el aparato de la radio, y le destruyeron por completo la instalación de oxígeno. De los once cables de control le volaron todos menos cuatro. Desapareció la rueda de aterrizaje trasera, y las dos del frente perdieron su forma. La lucha continuó hasta que a los aviones de persecución japoneses que quedaban se les agotaron las municiones y tuvieron que regresar a sus bases. Con dos motores menos y con el avión prácticamente fuera de control, el bombardero americano regresó a su base ya de noche e hizo un aterrizaje de emergencia. Había realizado su misión.

Ese piloto se llama el capitán Hewitt T. Wheless, del Ejército de los Estados Unidos. Nació en Menard, Texas, población de 2,375 almas. Se le ha otorgado la Cruz del Servicio Distinguido. Espero que me esté escuchando."

En el mismo discurso, el Presidente Roosevelt citó otras dos proezas:

"Tenemos, por ejemplo, al doctor Corydon M. Wassell, misionero bien conocido en la China por sus buenas obras. Es un hombre simple, modesto, tranquilo, de cerca de sesenta años de edad, pero no obstante ingresó en el servicio armado de su país y obtuvo el grado de teniente en la marina de guerra.

Se le destinó a Java, donde asistió a los oficiales y marineros de los cruceros Houston y Marblehead que sostuvieron violento combate en el mar de Java.

Cuando los japoneses avanzaron atravesando la isla, se decidió evacuar a Australia tantos heridos como fuese posible. Como doce de éstos estaban tan malheridos que no se les podía mover, el doctor Wassell se quedó con estos hombres aun sabiendo que sería hecho prisionero por el enemigo. No obstante, decidió hacer un esfuerzo desesperado para sacar de Java a estos heridos. Le preguntó a cada uno de ellos si quería correr el riesgo, y todos contestaron afirmativamente.

Primero tuvo que trasladar a los doce hombres heridos hasta la orilla del mar, a cincuenta millas de distancia. Para llevar esto a cabo improvisó unas camillas para ser utilizadas durante esa penosa jornada. Los hombres sufrían grandemente, mas el doctor Wassell les preservó la vida con su pericia y les sirvió de inspiración por su valor.

Conforme reza el informe oficial, el doctor Wassell fué "casi igual que un pastor de Cristo dedicado a su rebaño."

Una vez en la costa, embarcó a sus hombres en un pequeño barco holandés. Ola tras ola de aviones japoneses les lanzaron bombas y les ametrallaron. El doctor Wassell tomó el mando del barco, y maniobrando con gran pericia pudo evitar su destrucción, refugiándose en pequeñas bahías y ensenadas.

Pocos días después el doctor Wassell con su puñado de heridos llegaba a Australia sin mayores percances.

El doctor Wassell ostenta hoy la Cruz de la Marina.

Ahora voy a relataros otra historia en la que el protagonista es un barco y no un hombre:

"Sin duda recordaréis el trágico hundimiento del submarino *Squalus* frente a la costa de Nueva Inglaterra en el verano de 1939. . . . Más tarde, tras ardua tarea, logró ponerse a flote al *Squalus*, arrancado del fondo del mar.

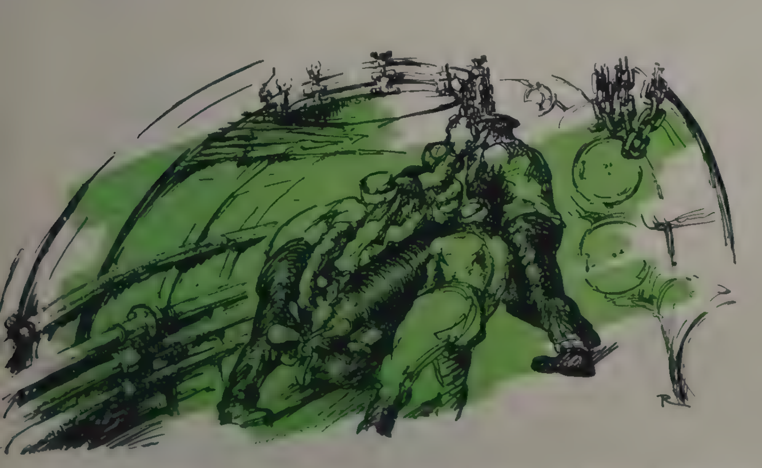
Algún tiempo después volvió a hacerse a la mar, con el nuevo nombre de *Sailfish*.

Hoy es un arma potente y efectiva de nuestra flota de submarinos.

Miles de millas son las que lleva recorridas el *Sailfish* en aguas del lejano Pacífico occidental. Durante operaciones ha hundido a un destructor japonés. Ha torpedeado a un crucero japonés. Ha hecho blanco con dos torpedos en un buque portaaviones japonés.

Tres de los marineros que se encontraban dentro del submarino *Squalus* cuando se hundió en 1939 están prestando servicio en esta guerra, a bordo del mismo submarino, el *Sailfish*.

Es alentador saber que el *Squalus*, al que se dió por perdido una vez, se elevó desde las profundidades del océano para luchar por su patria en horas de peligro." El Presidente terminó con una sentida apelación a todos.



El submarino "Sailfish" en acción. Ya hundió 3 buques de guerra japoneses



El heróico Corydon M. Wassell evacúa de Java a 12 soldados gravemente heridos

LA VOZ DE UN PUEBLO LIBRE

LA voz de un pueblo en guerra, el pueblo de los Estados Unidos, se deja oir desde cada aldea, pueblo y demás núcleos de población del terruño, en un coro electoral que tiene un tema universal este año. Dicho tema es hacer una guerra total hasta que se logre la victoria total sobre los agresores y se establezca en el mundo una paz duradera.

En las elecciones preliminares para el Congreso, que empiezan en Abril y continúan en los diversos estados hasta la elección general nacional el próximo Noviembre, los electores de la nación están hablando mediante el ejercicio de su tradicional derecho al sufragio.

La opinión pública, que se expresa constantemente por medio de representantes elegidos y por otros medios diversos, se ha unificado en un grado notable acerca de la cuestión que concierne vitalmente a cada uno de los 130.000,000 de habitantes del país, la prosecución de la guerra.

Por tanto, es ya concluyente la evidencia de que las múltiples elecciones preliminares en los estados y la elección general en Noviembre proporcionarán una demostración de unidad y determinación nacionales que habrán de asombrar al mundo. Constituirán una contestación categórica a cualquier ofensiva de paz que lancen las naciones enemigas en un esfuerzo por conservar los frutos de sus conquistas antes de ser aniquiladas por las fuerzas indomables de la libertad.

Una indicación de la unidad nacional en pos del esfuerzo bélico, la deparan las actitudes de los dos principales partidos políticos, bajo cuyos estandartes se conducen casi todos los debates del Congreso. El partido Democrático sostiene los objetivos de guerra enunciados por el Presidente Roosevelt: ". . . el propósito de aniquilar el militarismo impuesto por la camarilla bélica a sus esclavizados pueblos — el propósito de libertar a las naciones subyugadas — el propósito de implantar y asegurar la libertad de palabra y la libertad de religión, y abolir la indigencia y el temor en todas partes del mundo. No descansaremos hasta lograr estos objetivos — y no nos daremos por satisfechos una vez que los hayamos logrado. . . . No solamente estamos decididos a ganar la guerra, sino a mantener la seguridad de la paz que tras ella venga."

El partido Republicano (oposición), en una declaración de política para norma de sus candidatos al Congreso, también pide "la prosecución de una guerra ofensiva, implacable y sin restricciones, cueste lo que cueste en riqueza, energías o vidas humanas, hasta que los Estados Unidos y sus aliados hayan ganado una victoria completa sobre sus enemigos." Reconoce igualmente que los Estados Unidos tienen una obligación para después de la guerra, la de "contribuir al logro de una mutua comprensión, bienquerencia y cooperación entre las naciones del mundo con objeto de que sea preservada nuestra propia libertad y que ni nosotros ni otros pueblos libres y amantes de la libertad en la tierra vuelvan a verse obligados a hacer frente a los métodos agostadores y destructores de la guerra."

EN este año de elecciones secundarias, se eligen todos los 435 miembros de la Cámara de Representantes, la rama inferior del Congreso de los Estados Unidos, y un tercio de los 96 miembros del Senado. Casi todos los afectados tratan de ser propuestos otra vez en las preliminares de su distrito y partido, y de ser reelegidos en la elección general de Noviembre.

Sin embargo, el Congreso tiene, y está desempeñando, un papel vital en la guerra. Únicamente el Congreso tiene poder para exigir nuevos impuestos y para aprobar las enormes sumas requeridas para costear los gastos de la producción de armamentos y del mantenimiento y suministro de las fuerzas armadas en constante aumento. La transición de la economía nacional a pleno régimen de guerra representa nueva legislación y nuevas autorizaciones para la rama ejecutiva del gobierno que han de provenir del Congreso.

Las comisiones permanentes y especiales del Senado y de la Cámara de Representantes mantienen incesante vigilancia sobre todas las fases del esfuerzo bélico y los intereses del pueblo. Cada uno de los miembros del Congreso funciona también como un enlace constante entre el pueblo de su distrito y el gobierno nacional en Washington, presentando ante los funcionarios correspondientes los problemas, intereses y deseos de sus electores.

Desde que los Estados Unidos entraron en la guerra a continuación de la agresión japonesa contra territorio de este país, el Congreso ha presentado un grado de unidad nunca antes superado en apoyo del esfuerzo bélico.

Según es costumbre en tiempos de guerra, el Congreso ha votado a favor de amplios poderes de emergencia para el Presidente Roosevelt a fin de facilitar su misión como Comandante en Jefe de todas las fuerzas armadas, y en la movilización de todos los recursos de la nación para la victoria.

La entrada en la guerra redujo al silencio a aquellos que habían abogado en el Congreso por el aislamiento respecto a las guerras en Europa y en Asia. En cuanto los Estados Unidos fueron víctimas efectivas de la agresión, todos los grupos del Congreso, lo mismo que la nación en su totalidad, se consagraron a la tarea de ganar la guerra. Esa es la meta suprema de los 130,000,000 de almas de los Estados Unidos; un pueblo unido para la victoria.

El Presidente aplica las leyes de la nación y los tribunales pueden interpretarlas, pero sólo el Congreso tiene la facultad de redactar tales normas de gobernación





Henry Agard Wallace, Vicepresidente de los Estados Unidos de América y una de las figuras más prominentes y destacadas en la vida pública oficial de la nación

WALLACE

EL VICEPRESIDENTE

HENRY AGARD WALLACE, Vicepresidente de los Estados Unidos, agricultor, redactor, autor, matemático, economista, y hombre de ciencia conocido internacionalmente por su trabajo acerca de la formación y desarrollo de las plantas, es una figura culminante en el esfuerzo bélico gubernamental. Como presidente de la Junta de Guerra Económica, de vital importancia, el señor Wallace dirige una gran ofensiva económica contra las potencias del Eje que abarca las funciones de intervención de la exportación, adquisición y acopio de materiales de importancia militar, y los planes económicos para hacer frente a las repercusiones del reajuste posterior a la guerra. Como miembro de la Junta de Producción de Guerra, organismo cumbre de los planes gubernamentales de guerra, Wallace desempeña un importante papel en la dirección del curso del portentoso programa de armamentos. La Vicepresidencia de los Estados Unidos ha sido tradicionalmente algo así como una sinecura, pero Wallace ha aportado a su doble papel administrativo y ejecutivo una mezcla de discernimiento teórico y de sentido común casi única en la vida pública. Su pasión por el trabajo y su amplitud de criterio han vivificado el cargo a un grado sin precedente. Wallace nació en 1888 en una finca de campo del Condado Adair, Iowa, y pertenece a una familia con larga tradición de apego al campo. Su abuelo, Henry Wallace, era agricultor y ministro protestante y fundó la afamada revista agrícola "Wallace's Farmer". Su padre, Henry Cantwell Wallace, enseñó en la facultad del Colegio del Estado de Iowa, continuó la publicación de la revista como redactor y sirvió en el gabinete del Presidente Warren Harding como Secretario de Agricultura. Cuando su padre ingresó en la vida pública, Henry A. Wallace asumió a su vez la redacción de la revista, cargo que continuó desempeñando hasta que el Presidente Roosevelt le pidió que aceptara el alto cargo de Secretario de Agricultura en 1933.



La trampa para tanques es un prodigio de la ingeniería militar. Se colocan unos troncos en tal forma que vuelquen al tanque hacia atrás, dejándolo imposibilitado

Los ingenieros laboran a menudo por delante de las tropas combatientes. Una de sus misiones más difíciles es la destrucción de las defensas de alambre de púas

ENCABEZAN EL ATAQUE

EL Cuerpo de Ingenieros del Ejército va a la vanguardia de casi todo ataque a efectuar por las fuerzas terrestres motorizadas de los Estados Unidos. Son soldados expertos e ingeniosos que constituyen una de las unidades más importantes de la guerra mecanizada. Los aeroplanos, los tanques, los cañones y toda clase de pertrechos se trasladan rápidamente durante la ofensiva, porque las fuerzas que se mueven con rapidez llevan la ventaja de la sorpresa y del impulso.

El transporte rápido sobre toda clase de terrenos. a través de pantanos, selvas y montañas, en las playas o en las calles, y aun en terreno más normal. depende en gran parte de la labor del Cuerpo de Ingenieros que abre paso para que la artillería pesada y las fuerzas blindadas asesten sus terribles y mortíferos golpes a los ejércitos del enemigo. Con increíble velocidad, construyen puentes de pontones pesados capaces de soportar los tanques y el material de artillería más pesado, los cuales cruzan a través de ríos, que serían infranqueables de otro modo, para continuar su ofensiva.

A menudo hay que construir los puentes en medio de un fuego incesante de artillería y bajo ataque de los aviones de bombardeo enemigos.

Los ingenieros se pueden encontrar muy a vanguardia de sus propias tropas, o a retaguardia manteniendo los sistemas de suministros y de transportes. Los ingenieros destruyen los puentes, viaductos y carreteras. También forma parte de la misión de los ingenieros la destrucción de cañones. depósitos y demás material capturado, por medio



Una vez cortados los alambres de púas y abierto ya el paso, la infantería se lanza por allí al ataque, tras una cortina de humos, y entabla combate con el enemigo

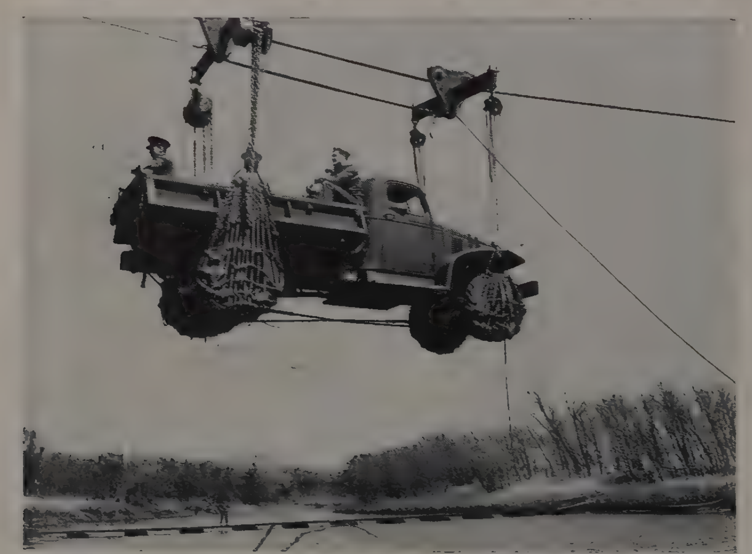
de explosivos, cuando no es posible aprovecharlo para evitar que lo pueda utilizar el enemigo.

Estas tropas de tan múltiples cometidos, no sólo contribuyen a asegurar el avance de sus propias fuerzas, sino que, desde luego, también estorban eficazmente el avance del enemigo. Cuando los Ingenieros salen de una zona de combate — son siempre los primeros en entrar y los últimos en salir — causan graves daños al enemigo invirtiendo el proceso de sus actividades demoledoras empleadas durante el avance. En una retirada destruyen puentes y obstruyen las carreteras abriendo cráteres, mientras que durante un avance su misión es apoderarse y ocupar dichas obras para que puedan utilizarlas sus propias fuerzas armadas. Para infligir daños en las incautas columnas del enemigo cuando éste avanza, se colocan minas terrestres y se destruyen todas las líneas de comunicación, para evitar que caigan en poder de las fuerzas enemigas.

Mientras los ingenieros combatientes realizan estas actividades en el frente, otros destacamentos de los Ingenieros del Ejército, distribuídos por todo el teatro de operaciones, ejecutan centenares de otras misiones menos sensacionales pero igualmente vitales. Los ingenieros aseguran el abastecimiento de agua para las tropas, aun las que se hallan en el frente. Para llevar a cabo este cometido, cada Batallón Abastecedor de Agua está dotado de material para trasegar con bombas, depurar, almacenar y transportar el agua, y dispone de personal de sanidad para ensayar la calidad y pureza del agua. Los Ingenieros también confeccionan y distribuyen mapas y planos; construyen y conservan carreteras, puentes y fortificaciones; construyen y hacen funcionar ferrocarriles y medios de carga y descarga en los puertos, y suministran a las tropas materiales de ingeniería y para enmascaramiento. Hacen funcionar centrales de energía eléctrica para luz y potencia, y procuran, almacenan y despachan materiales para construcción, incluso toda la maquinaria, herramientas y utensilios para tales obras.

Los servicios de los Ingenieros ganan mucho en su rendimiento gracias a la motorización completa y a que trabajan principalmente con herramientas mecánicas. Entre estas últimas figuran niveladoras

Los ingenieros del 24° Batallón construyen una balsa de pontones para llevar a bordo pesado material mecanizado a través de una corriente de agua. La rampa de



Los ingenieros tardaron solamente tres horas en construir este puente colgante de campaña, por el cual, un camión militar puede cruzar el río con facilidad



La construcción de trampas para tanques es tarea que exige gran pericia de ingeniería. Las trampas más eficaces se hacen con troncos colocados en la posición indicada arriba

motorizadas y tractores para la construcción de carreteras; compresores de aire para perforar, aserrar y tallar; martillos eléctricos para apisonar, etc.

El Cuerpo de Ingenieros no sólo desempeña las funciones fundamentales de abastecimiento, construcción y operaciones del combate mecanizado, sino que está equipado para luchar al lado de la Infantería, Fuerzas Blindadas, y otros ramos del Ejército, cuando se presenta la ocasión.

Para realizar la multitud de misiones que corresponden al arma de ingenieros, el Ejército de los Estados Unidos dispone de 15 tipos diferentes de unidades de Ingenieros. En todas las categorías del Ejército, los jefes deben poseer conocimientos acerca de las operaciones de ingeniería. En la plana mayor de cada División y de las mayores unidades del Ejército, hay siempre una Sección de Ingenieros, a fin de asesorar al alto mando de dichas unidades.



de la orilla opuesta ha sido pavimentada con rejillas metálicas



Después de compeler a los defensores a que se retiren, por medio de lanzallamas, los ingenieros militares vuelan la fortificación con explosivos

Los ingenieros militares son los encargados de construir los puentes para el ejército. Este ejemplo de sus trabajos en campaña es una pasarela sobre flotadores para ser usada por la infantería

Estas tropas con todo su equipo y armamento, a razón de una escuadra por cada embarcación, reman alejándose de su "buque madrina" en botes de caucho espec

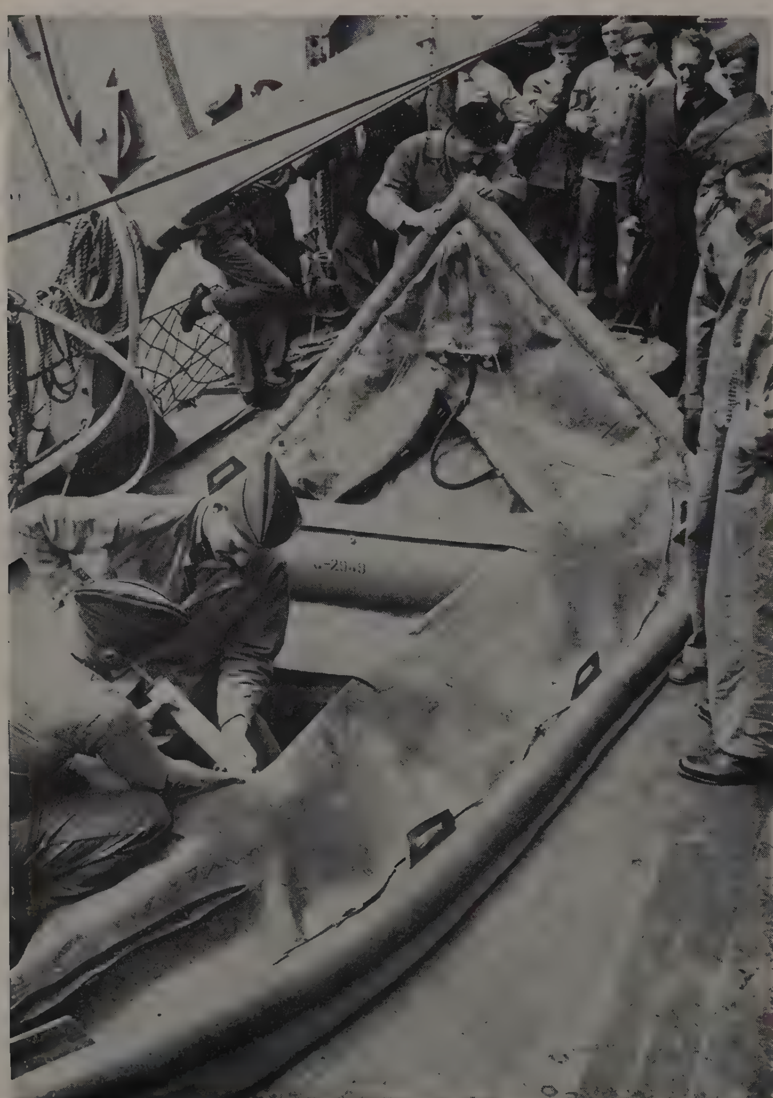
TROPAS DE DESEMBARCO

LA Marina de los Estados Unidos ha mantenido una fuerza especial de ataque compuesta de luchadores aguerridos y peritos en las tácticas empleadas en los ataques por sorpresa y los combates a corta distancia.

Ninguna otra rama de los servicios armados ha establecido mejor precedente de hazañas denodadas en acciones ofensivas y defensivas.

Una parte importante de las actividades de las tropas de asalto la forman sus operaciones en botes de caucho, que se emplean para desembarcar en territorio enemigo. Dichas operaciones han alcanzado la fase de una guerra especial sumamente técnica y especializada.

Los botes de caucho se llevan a bordo de los buques de transporte. Cuando es inminente la acción se inflan ya sea con bombas de mano o con grandes máquinas. Estos botes son la última palabra en la guerra anfibia, y pueden



Uno de los botes plegables de desembarco en el momento de ser izado a bordo



Las tropas acaban de desembarcar y ahora se dedican a establecer sus fortifi

desembarcos. Esta maniobra forma parte de las operaciones de desembarco que han sido tradicionalmente de la incumbencia del Cuerpo de Infantería de Marina

llevar sin peligro una escuadra de hombres con todo su equipo. Una vez inflados los botes, se descuelgan por el costado del buque y los soldados entran en esas islas flotantes de caucho.

Los botes avanzan ya sea por propulsión propia, o propulsados por motores colocados fuera de la borda, o remolcados por botes mayores, o con remos por su tripulación, dependiendo de la naturaleza de la operación. En ciertas operaciones, el método principal de avance es por medio de remos. Los botes grandes y de motor no se emplean si las expediciones de desembarco han de aproximarse al objetivo en el silencio de la noche.

Las tropas, una vez en tierra, arrastran su bote a resguardarlo en el follaje cercano y disimulan por medio de camuflaje todas las embarcaciones. Eso se hace únicamente en los desembarcos por sorpresa. Si se encuentran fuerzas enemigas, no hay tiempo que dedicar a los botes; entonces cada hombre ha de cuidar de sí mismo y se pone en actividad el tremendo poder de fuego de estos guerreros anfibios. Cuando las tropas llegan a la orilla, establecen fortificaciones para las otras unidades que han de seguirlas más adelante.



El material pesado se lleva en barcazas de acero. Aquí se ve un "Jeep" saltando a tierra y remolcando un cañón de 37 mm.; también se pueden transportar tanques ligeros



...s en la costa. Los cañones y vehículos blindados preparados en barcazas próximas a la orilla serán desembarcados después para dar mayor impulso al avance ulterior

Bolivia...

SUS MINERALES VITALES PARTICIPAN EN LA LUCHA



El actual Presidente de la República de Bolivia es el General Enrique Peñaranda, de 49 años de edad

DEL gran depósito de riqueza mineral de Bolivia, sale un abastecimiento inagotable de materiales para las fábricas de pertrechos de guerra de los Estados Unidos; materiales que día tras día fortalecen la seguridad del Hemisferio Occidental y ayudan a las fuerzas de la libertad en el conflicto mundial.

Estaño, tungsteno, antimonio, plomo, cobre, zinc; todos son ingredientes vitales de las armas para la guerra y abundan en enormes cantidades en el subsuelo de Bolivia.

Bolivia, unida a las repúblicas hermanas de las Américas en la determinación de defender las instituciones de libertad y justicia y destruir las fuerzas de la agresión totalitaria, es generosa en poner sus recursos minerales a la disposición de los Estados Unidos y de las naciones aliadas que están empeñadas en la lucha mundial por la causa de la libertad.

Bajo la dirección de su presidente, el General Enrique Peñaranda, Bolivia ha roto todas sus relaciones con las naciones del Eje, Alemania, Italia y el Japón, y está cooperando de muchas maneras con las demás Repúblicas Americanas en mantener la seguridad del Hemisferio y reforzar los lazos de la solidaridad panamericana.

Pocos países del Hemisferio Occidental presentan contrastes tan asombrosos en características físicas como Bolivia. Sin litoral marítimo y dependiente de los países vecinos, Perú, Chile, Argentina y aun Brasil, para obtener salida al mar, dicha república andina, la tercera en tamaño del continente sudamericano, presenta condiciones de clima sumamente variadas, debido principalmente a las grandes diferencias de latitud, desde los bosques selváticos y las llanuras tropicales en su extremo oriental hasta las áridas mesetas azotadas por los vientos, que se encuentran a alturas variables de tres mil a más de seis mil metros sobre el nivel del mar.

El país tiene una superficie aproximada de 1,038,675 kilómetros cuadrados, lo cual es superior a las superficies de Francia y de España juntas. Su gran lago interior, el Titicaca, entre Bolivia y el Perú, la extensión de agua navegable más elevada del mundo con una superficie de 11,500 kilómetros cuadrados, rivaliza en extensión con la isla de Jamaica en las Antillas Inglesas.

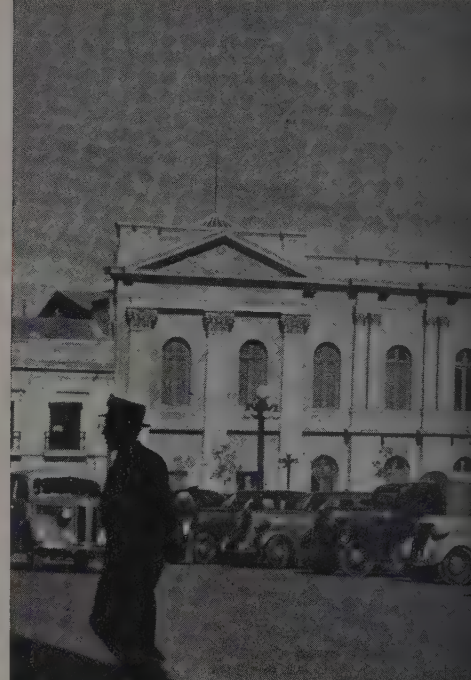
La capital oficial de Bolivia es Sucre, con una población de 40,000 almas, encaramada en lo alto de la meseta andina. Sin embargo, la sede efectiva del gobierno de la república es La Paz, todavía a mayor altitud (3,600 metros). Esta ciudad, una de las más encantadoras del mundo occidental, es el centro administrativo gubernamental situado a mayor altitud del globo, con la posible excepción de Lhassa, la capital del Tibet.

A pesar de su riqueza en otros recursos minerales, como el oro, la plata, el cobre, el antimonio y el plomo, esta nación de tres millones y medio de habitantes es conocida principalmente por su producción de estaño. Ha sido siempre una fuente segura de dicho metal, los bolivianos han creado una potente industria de la minería y concentración del estaño; han resuelto problemas de transporte que hubieran desalentado a un pueblo no acostumbrado a los peligros de los estrechos caminos entre montañas, las engañosas y desoladas extensiones de nieve y de hielo, las vertientes escarpadas y vertiginosas, las abiertas simas y los frágiles puentes tendidos sobre profundos desfiladeros.

Aunque los Estados Unidos empleaban anteriormente más de la mitad de la producción mundial de estaño, o sea un promedio de 75,000 toneladas anuales, obtenían muy poco o nada de Bolivia, que enviaba casi toda su producción a la Gran Bretaña para su fusión y elaboración. La demanda norteamericana era satisfecha principalmente por las minas de Malaca y de las Indias Orientales Holandesas. Sin embargo ahora, debido a un acuerdo concertado entre ciertos grandes productores bolivianos de estaño y la Compañía de Reserva de Metales, que es un sindicato patrocinado por el Gobierno de los Estados Unidos, una buena parte del estaño boliviano se exporta a este país.

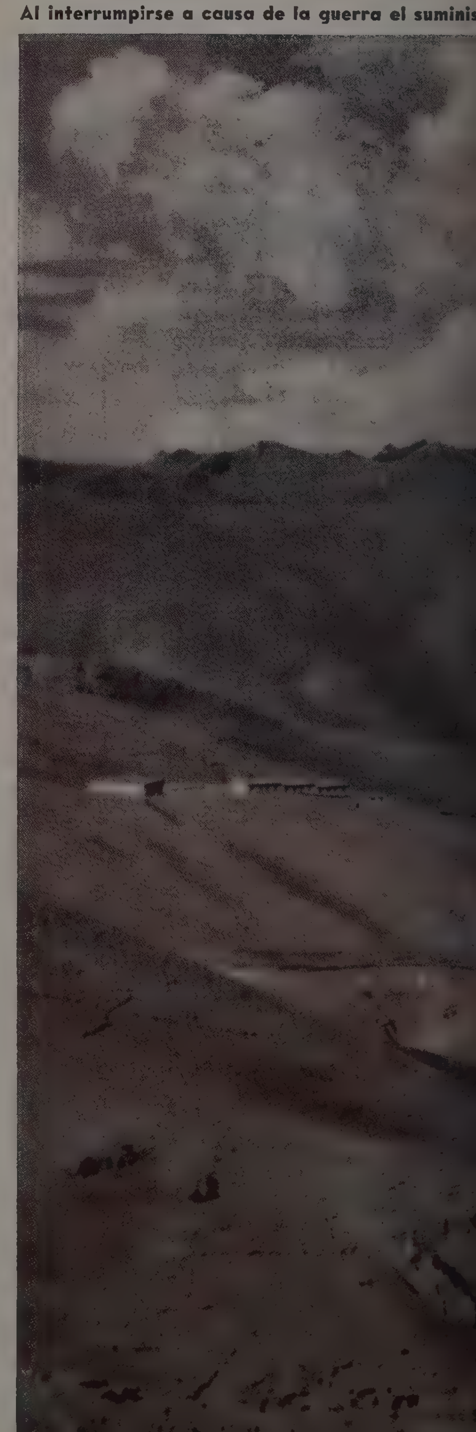
Es un hecho que los recursos minerales y todo el esfuerzo económico de Bolivia han sido puestos a la disposición de la defensa del hemisferio, como lo puso claramente de manifiesto el Ministro Boliviano, Dr. Luis Fernando Guachalla, en el discurso pronunciado en Washington cuando presentó formalmente sus credenciales ante el Presidente Roosevelt, en su calidad, recientemente elevada, de primer Embajador de Bolivia en los Estados Unidos. El Dr. Guachalla dijo:

"No hay duda de que esta espléndida cooperación de largo alcance producirá, a lo largo de los años, excelentes resultados, y convertirá a Bolivia en un país próspero; lo cual tiene importancia para los Estados Unidos porque allí encontrará la mejor y más segura fuente, ahora y en el porvenir, de los minerales y productos industriales de interés militar que ahora necesita en tan gran escala."



La típica Plaza de Murillo en la ciudad de la ciudad de Sucre, situada todavía a más altura sob

Al interrumpirse a causa de la guerra el suministr





ose al fondo el grandioso edificio legislativo. Aúnque la capital oficial de Bolivia es la del mar que La Paz, es en ésta última donde radica en realidad el gobierno



El tungsteno es otro importante producto de Bolivia, materia prima imprescindiblemente necesaria para el esfuerzo bélico. Esta es la entrada a una mina en Choilla

ío del Lejano Oriente, Bolivia adquiere mayor importancia como fuente de ese metal. Abajo: Esta mina, de las mayores de Bolivia, está en las estribaciones de los Andes



La moderna República de Bolivia se ha fundado sobre las ruinas de una de las civilizaciones más antiguas de América. Arriba: Pasaje abovedado cerca del lago Titicaca



Los niños de la escuela practican para pasar una revista en Catavi, población minera donde la escuela es propiedad de la compañía explotadora de minas de cobre



La soleada terraza del célebre Hotel "Sucre Palace" de la ciudad de La Paz donde se suelen reunir con frecuencia los bolivianos para tomar refrescos y esparcirse

La Paz, urbe principal de Bolivia, es una ciudad moderna ubicada sobre la "cúspide mundo. Allí se han construido, a una altitud de más de tres mil metros sobre el nivel de

gunos de los edificios más modernos de las Américas, en uno de los paisajes más maravillo-s del mundo. Al fondo de esta fotografía se puede ver la famosa montaña Illimani



El nuevo edificio oficial del Ministerio de Economía de la República de Bolivia, es un excelente ejemplo de la tendencia modernísima de la arquitectura boliviana



El Senado Boliviano celebrando una sesión. La República de Bolivia es, desde el punto de vista político, uno de los más firmes sostenes de la Solidaridad Americana



Un nuevo campo de cultivo de la coca, situado al lado de la carretera que va a Chulumani. Las plantas son despojadas de sus valiosas hojas, tres veces al año

REPOBLACIÓN DEL CAUCHO EN EL HEMISFERIO

El cultivo del caucho retorna a las Américas con carácter permanente.

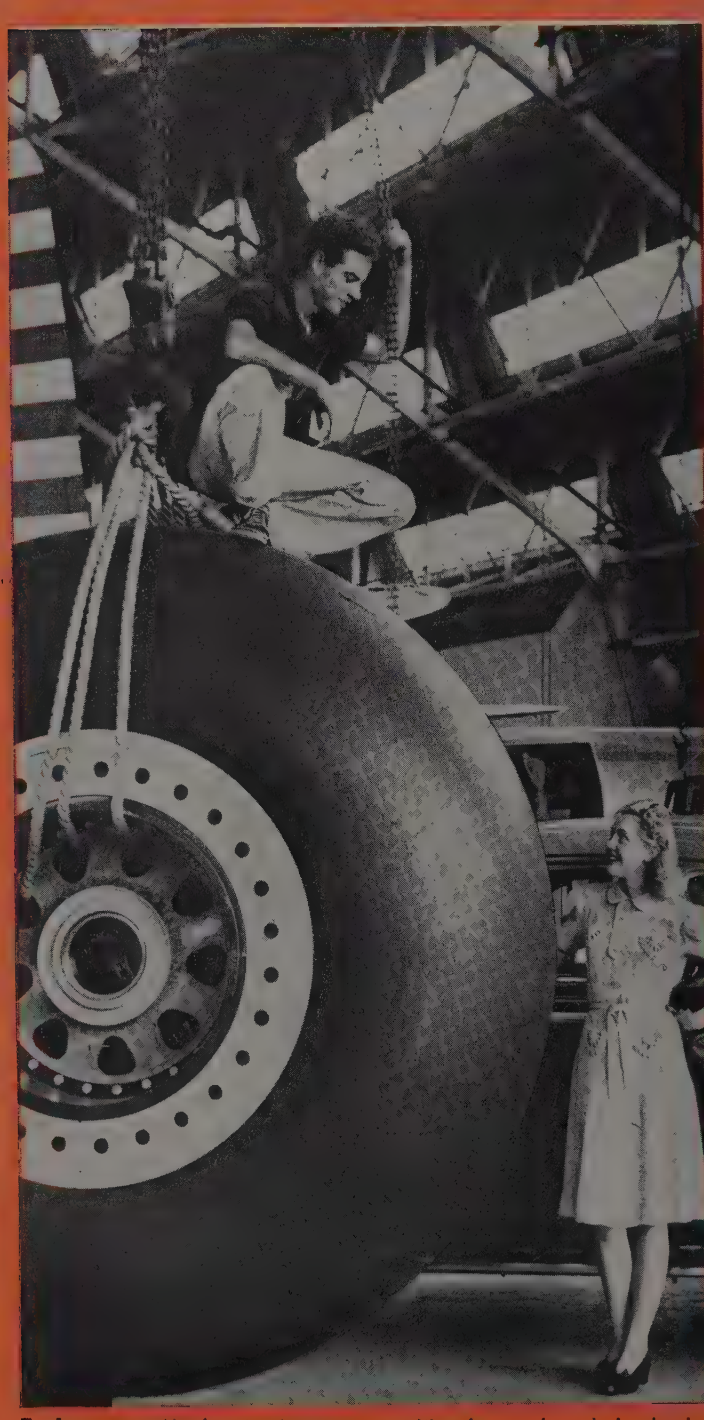
En medio del caos y el desorden económico de un mundo en guerra se están echando los cimientos de una gran industria natural en el Hemisferio Occidental, beneficiosa por igual a las Repúblicas Americanas productoras y consumidoras.

La interrupción de los suministros de caucho procedentes del Lejano Oriente, en unión de las tremendas necesidades de los servicios militares, han obligado a adoptar diversas medidas para mantener reservas adecuadas para las aplicaciones esenciales de guerra y han acelerado la explotación de las fuentes de suministro del Hemisferio. Con la cooperación de otras repúblicas americanas, se han dado pasos para obtener grandes cantidades de caucho natural en el Hemisferio Occidental. Se han suprimido los usos no esenciales del caucho, como el de los neumáticos de los automóviles de turismo. Otro medio adicional de hacer frente al problema inmediato, es la fabricación de productos de caucho sintético, que puede substituir al caucho natural en varias de sus aplicaciones.

Aun antes de que la enorme industria del caucho se expatriara del Hemisferio Occidental a principios del siglo XIX, muchos americanos previsores, tanto del norte como del sur, se habían dado buena cuenta de que la dependencia de las naciones americanas de fuentes de caucho a millares de kilómetros de distancia, era tan peligrosa como innecesaria.

Al comenzar la guerra en Europa en 1939, apareció un problema nuevo y más inminente. Ninguna industria de guerra podía contar con el aprovisionamiento regular de materias primas procedentes del Lejano Oriente a 15,000 o 20,000 kilómetros de distancia. Tal problema amenazaba a todas las Américas.

Conscientes de esa situación, el Presidente Roosevelt y el Vicepresidente Wallace (entonces, Secretario de Agricultura) apoyaron personalmente ante el Congreso la asignación de fondos que debían aplicarse a remediar la deficiencia de caucho en el Hemisferio Occidental. Esa asignación era mucho más que sugerir la realización de experimentos. Los hombres de ciencia americanos sabían por in-



En la construcción de este gigantesco neumático de aeroplano de bombardeo se consume casi una tonelada de caucho; buena razón para que los neumáticos de uso civil sean racionados. Este neumático mide 2 metros y medio de altura

OCÉANO PACÍFICO

vestigaciones anteriores que se podía cultivar el caucho en gran escala con buenos resultados en muchas de las naciones de la América Central y la América del Sur.

Se trazó un plan para tres años que se puso en efecto el día en que se dispuso de dinero. Algunos países americanos aportaron asignaciones para reforzar el fondo. Cada uno de los 15 países americanos en los cuales se creía posible una producción comercial, nombró una comisión para laborar con las de los Estados Unidos.

El último paso ha sido una serie de convenios con los países productores de caucho para la explotación cooperativa de los recursos naturales.

Como solución económica provisional, la Compañía de Reserva de Caucho, una agencia financiera y acopiadora del Gobierno de los Estados Unidos, ha acordado establecer un fondo de 5,000,000 de dólares para la explotación del caucho silvestre en el Brasil y adquirir la producción de ese país durante un período de cinco años.

También se han ultimado acuerdos con el Perú y Nicaragua. En el caso de esta última, la Compañía de Reserva de Caucho adquirirá todo el caucho en bruto que se produzca y esté disponible para exportación. En el Perú no se ha producido casi ningún caucho desde hace más de 20 años, pero en otro tiempo la parte de la cuenca del Amazonas comprendida en dicho país era una zona principal de producción; el convenio acordado por el Perú y los Estados Unidos señala el retorno de la industria del caucho a aquel país. Se tramitan acuerdos con otras naciones americanas.

ZONAS DE CULTIVO PROBABLE DEL CAUCHO
en las Américas

OCÉANO ATLÁNTICO

Las zonas sombreadas en negro indican los sitios cuyas condiciones para el cultivo del caucho han parecido ideales a las expediciones



El Presidente Vargas del Brasil inspecciona un árbol de caucho en la plantación Ford del río Tapajoz. La mencionada plantación, que tiene tres millones de árboles, empieza ahora precisamente a producir tan necesaria materia prima



Este vivero de plantas de caucho situado en el Perú es uno de los muchos que se han establecido por toda la zona ecuatorial de las Américas para proporcionar plantas jóvenes a las nuevas plantaciones que se pondrán en explotación

LOS ARTISTAS SE ALISTAN

ACTORES, atrices, músicos, atletas y millares de otros ciudadanos patrióticos por todo el país, han unido sus fuerzas con el designio de movilizar los recursos nacionales de artes recreativas para desempeñar un papel importante en el esfuerzo bélico; el de recaudar fondos para aliviar las penalidades de las familias de los soldados y marineros de las fuerzas armadas.

Centenares de atletas, músicos, y artistas profesionales de todas clases están aportando su contribución mediante servicio activo en el Ejército y en la Marina. Además, están contribuyendo con su tiempo, sus artes y sus energías en innumerables fiestas benéficas cuyos productos van a engrosar los fondos del Socorro de Emergencia del Ejército y la Sociedad de Socorros de la Marina.

La Sociedad de Socorros de la Marina, aunque no se organizó formalmente sino hasta 1905, tiene una tradición que se remonta a los días en que se fundó la Marina de Guerra. Los individuos de las fuerzas navales tenían la costumbre de efectuar una colecta entre los camaradas de a bordo de todo marinero muerto en acción o perdido en el mar, y entregar lo recaudado a la familia o personas que dependían económicamente del hombre perdido. En 1820, los oficiales de marina establecieron una organización informal para regularizar ese proceder caritativo, y en 1905 adquirió existencia formal la Sociedad de Socorros de la Marina, siendo el Almirante Dewey, vencedor en el combate naval de la Bahía de Manila, uno de sus fundadores.

El Socorro de Emergencia del Ejército, que comenzó su existencia en Febrero de 1942 para satisfacer las necesidades del ejército del pueblo, que está creciendo rápidamente, surgió de la Sociedad de Socorro del Ejército, organización similar en sus fines y alcance a la de la Marina. La enorme expansión del Ejército, que ocurrió casi de la noche a la mañana, desbordó la capacidad de la Sociedad de Socorro del Ejército, y hubo que crear la otra organización de emergencia para hacer frente a las responsabilidades de socorro, sumamente aumentadas. Lo mismo que el Socorro Naval, la organización del Ejército depende principalmente de una serie de fiestas especiales por toda la nación, para obtener fondos. La organización del "baseball" se ha comprometido a formular un programa de partidos de beneficencia; las partidas de cacería, los juegos de polo, y otros muchos festivales por toda la nación contribuirán también a este noble fin.



Las caras más popularmente conocidas del mundo cinematográfico de Hollywood se hallan pr tes con ocasión del agasajo que la señora de Roosevelt ofreció recientemente en el cesped del j de la Casa Blanca en honor de los actores y actrices que están participando en las numerosas fu



Dos de los principales equipos norteamericanos de baseball (Brooklyn y New York) donan los productos de un partido al Fondo de Socorro de la Marina. Arriba: Desfile de la bandera por el campo de juego antes de empezar el partido



Paulette Goddard pone de su parte por animar un baile de beneficio. Está bailando con el Cabo J. Weindorff



de beneficio para recaudar fondos con destino a las Sociedades de Socorro del Ejército y de la na. En esta fotografía aparecen: Oliver Hardy, Joan Blondell, Charles Boyer, Cary Grant, Clau- Colbert, James Cagney, Joan Bennett, Pat O'Brien, Frank McHugh, Bob Hope, y otros muchos



La Cruz Roja marchando por las calles de Nueva York durante el desfile que inauguró la campaña de la industria cinematográfica para recaudar fondos con destino a las Sociedades de Socorro del Ejército y la Marina



La moral del Ejército y de la Marina es fomentada por la vivaracha Rita Hayworth, la que durante su reciente visita recorrió Nueva York con este marcial acompañamiento



El soldado raso Joe Louis (a la derecha), campeón de pesos pesados, en un combate de boxeo reciente. Donó su parte en la bolsa a la Sociedad de Socorro de la Marina



EL JAPÓN SE IMPONE POR LA ESPADA

(El autor del siguiente artículo pasó muchos años en el Japón como periodista, y adquirió un conocimiento íntimo de las aspiraciones y la política del Japón y de los métodos despiadados y alevosos empleados para subyugar a los pueblos vecinos.)

El llamado "Nuevo Orden" del Japón no es en realidad un nuevo orden, como hizo observar el Presidente Roosevelt en uno de sus discursos, sino que data de varios siglos atrás, porque desde el principio de la historia japonesa, que tiene sus comienzos en la leyenda y en la mitología, el designio del Japón ha sido la conquista.

Al primer emperador Jimmu Tenno (Tenno significa Emperador) que ascendió al trono el año 660 antes de Jesucristo, se le atribuye el haber dictado un rescripto imperial que trasladado literalmente dice así: "Fundaremos el Imperio y abarcaremos todo lo que se encuentra bajo el firmamento." Ese rescripto ha sido citado repetidamente por los caudillos militares japoneses en los años recientes como indicador del curso del destino del Japón.

En realidad, el Japón se lanzó la primera vez por la trayectoria bélica sobre el continente de Asia allá hacia la última parte del siglo diez y seis, cuando, según la historia japonesa, el gran guerrero Hideyoshi emprendió la conquista de Corea pero fracasó después de una guerra de siete años. Hideyoshi aspiraba a mucho más y pretendía la conquista final de China, pero sus fuerzas jamás llegaron a la frontera china.

Pero las conquistas reales del Japón en Asia no tuvieron lugar hasta que el país emergió de los siglos de aislamiento feudal en el siglo diez y nueve. La guerra chino-japonesa de 1895 fué el primer paso en un programa de expansión y de subyugación de las demás naciones orientales, que envió a sus soldados a hollar el mapa de Asia, donde se

Millones de chinos han sido arrancados a viva fuerza de sus hogares por el ejército invasor japonés



La influencia civilizadora de la "Esfera de Co-Prosperidad"

encuentran ahora diseminados desde las fronteras septentrionales de Manchuria y Siberia hasta los territorios tropicales del sudoeste del Pacífico. Las conquistas del Japón han ido mano a mano con una política de violación de tratados y un desprecio absoluto de los derechos de otras naciones y de otros nacionales. La crónica de los diez últimos años es bien clara. El Japón abandonó la Liga de las Naciones, denunció el tratado naval de Washington, y violó el Pacto Kellog contra la guerra, el Pacto de las Nueve Potencias, el Pacto de las Cuatro Potencias del Pacífico, y el Tratado Portsmouth con Rusia que había limitado el número de guardias del ferrocarril que el Japón había de mantener en Manchuria. En su lugar, substituyó el Pacto Anti-Comintern con Alemania e Italia, precursor del Pacto del Eje que le estimuló a lanzar el ataque alevoso y temerario en contra de los Estados Unidos. Los planes de conquista del Japón son al mismo tiempo oportunistas y elásticos y se extenderán en cualquier dirección tan lejos como los caudillos militares japoneses sean capaces de llevarlos a cabo. No existen otros límites a las conquistas del Japón que los insuperables obstáculos materiales.

¿Qué piensa hacer el Japón con esas conquistas, y cómo puede traducirlas en su provecho? Preguntas son éstas a las cuales ni aun los japoneses mismos serían capaces de dar respuestas inteligibles. Al pueblo japonés se le ha dicho que han estado luchando con los chinos desde el verano de 1937 para hacer amistades con ellos a fin de que puedan participar en el llamado "Nuevo Orden". Se le ha dicho que el pueblo chino no es enemigo suyo, sino que están combatiendo a la camarilla militar china y que una vez que ésta haya sido eliminada no hay razón para que los japoneses no puedan llegar a cooperar con China en un sistema de explotación que habrá de beneficiar a ambas naciones. Pero ni siquiera el japonés más crédulo cree en esa propaganda, y ellos saben bastante bien que el Japón está empeñado meramente en la conquista por el afán de expansión y de engrandecimiento del imperio japonés.

Una idea del plan japonés para el avasallamiento de los pueblos conquistados de Asia la proporcionó el anterior Ministro de Relaciones Exteriores Hachiro Arita en el verano de 1940 cuando enunció la tesis del Japón sobre una llamada "Doctrina Monroe" para Asia. Ésta incluía el propósito de establecer una gran esfera de "co-prosperidad", según la llaman, para el Lejano Oriente, en la cual, el Japón sería el amo de las razas asiáticas. La idea japonesa ha sido que el mundo se dividiera en tres o cuatro esferas de influencia, en cada una de las cuales una nación sería soberana. Con arreglo a ese plan, Alemania dominaría en el continente de Europa; el Japón dominaría en Asia; y los Estados

se deja sentir en Hankao. Desde los tiempos de las bárbaras hordas de Ghengis Khan, no habia experimentado China un trato tan brutal por parte de un invasor



Unidos en las Américas. Algunos japoneses consideraban una cuarta esfera de dominio por Rusia.

Los Estados Unidos desdeñaron esa filosofía como contraria a todas las doctrinas de derecho internacional y en contradicción completa con el fundamento de las relaciones de "Buen Vecino" entre las Repúblicas Americanas, que es de plena igualdad, justicia y respeto de los derechos y la soberanía de cada nación.

Dondequiera que los japoneses han conquistado y se han establecido en el continente asiático, se han encontrado frente a frente con el odio más enconado de las poblaciones nativas. El odio chino hacia el Japón ha unido a la nación china como nunca antes en la historia y ha reforzado la determinación de los chinos a arrojar al último soldado japonés del suelo de China. Desde el punto de vista chino podrá tardar diez o veinte años o más; tal vez sean los hijos o los nietos de esta generación los que ultimen la tarea, pero ellos han de proseguir implacablemente hacia su objetivo a través de los años.

El Japón ha demostrado ser incapaz, en los últimos diez años de conquista en el continente asiático, de explotar con buenos resultados los recursos de los territorios conquistados; ni tampoco ha podido obligar a los pueblos conquistados a que trabajen para él. El Japón ha fracasado al tratar de que los chinos de Manchuria o de China Septentrional trabajen para él; por el contrario han minado los esfuerzos japoneses. Los japoneses no son buenos colonizadores y se mantienen aislados aun en los núcleos de población sobre los cuales han adquirido dominio militar.

La excusa más plausible del Japón para la conquista y la formación del imperio, es la falta de espacio en su propio territorio, pero ese es un argumento que rara vez se oye en el Japón porque la mayoría de los japoneses no tienen ningún deseo de abandonar el suelo patrio y establecerse fuera de él. No han conseguido establecerse en las colinas y los valles arenosos de Corea; se han amilanado ante el frío de Manchuria y las penalidades resultantes de la continuada resistencia del pueblo chino que se suele manifestar en continuas tácticas de guerrilla; han fracasado en su explotación de la China septentrional a causa de esas mismas tácticas de guerrilla; y se han establecido de mala gana en un corto número de islas en los mares del sur asignadas por mandato de la Sociedad de Naciones. La situación económica del Japón es el punto más débil de su armadura. Se debe tener presente que el Japón emprendió esta guerra después de cuatro años de lucha en China que habían dejado ya huella profunda en la existencia nacional. Desde el verano de 1939, el pueblo japonés había llegado a conocer las penalidades de un rígido sistema de racionamiento que los ha ido privando gradualmente, no sólo de los lujos de la vida, sino que los dejó reducidos a las más ineludibles necesidades.

El arroz y el pescado son los alimentos básicos necesarios para toda familia japonesa, y aunque el principal producto agrícola del Japón es el arroz, y el pescado abunda en los mares que rodean a las islas japonesas, ha habido una escasez aguda de ambos artículos. Las malas cosechas de arroz de los dos años últimos tienen en parte la culpa de la escasez de arroz, pero el caso es que el Japón ha tenido que exportar cuatro veces mayor cantidad de arroz que anteriormente para alimentar a sus ejércitos dispersos por el continente asiático y hasta algunas masas de población de las zonas sometidas a la ocupación japonesa en China, por la necesidad de mantener estrechas relaciones con los gobiernos artificiales establecidos en dichas zonas.

EL Japón ha tenido que moverse de prisa en esta guerra para adquirir las materias primas que necesita para su aparato bélico y convertirlas en productos acabados. Ahí radica su problema capital. Ahora que ya ha capturado las Indias Orientales Holandesas con sus grandes disponibilidades de petróleo, caucho, estaño, plomo y cobre, ha entrado en posesión de una enorme riqueza de materias primas, pero todavía le hace falta mineral de hierro del cual obtener el acero que le permita reemplazar a sus buques de guerra perdidos y mantener otras industrias de guerra.

Mas el Japón tiene que transportar esas materias primas a sus fábricas y remitirlas en sentido contrario como productos acabados a sus fuerzas combatientes en los remotos sectores del Pacífico meridional, a unos 4,800 kilómetros de distancia. Esto plantea para el Japón el punto más vital de toda la estrategia de la guerra en el Pacífico porque el Japón es sumamente vulnerable a los ataques desde el aire, y los aviones de bombardeo de los Estados Unidos han encontrado el modo de poner a su alcance las ciudades japonesas para bombardearlas. Honshu, la isla mayor del Japón, es poco más chica que Paraguay, aproximadamente la mitad del tamaño de Chile, y sólo el 16 por ciento de su superficie es cultivable; el resto, suelo de rocas volcánicas, es yermo. En esa pequeña porción, aproximadamente una quinta parte del tamaño del estado de California, es donde radican las ciudades y la zona industrial del Japón, concentradas en una estrecha faja de tierra desde Osaka, principal ciudad industrial del Japón, a lo largo del litoral oriental, hasta Kyushu, la punta más meridional de la isla, en una distancia de sólo 640 kilómetros que viene a representar una hora de vuelo. Allí están, agrupadas muy apretadamente, las grandes ciudades industriales de Nagoya, Osaka, y Kobe, todas las cuales han sido ya visitadas por los aviones de bombardeo de los Estados Unidos, con notable eficacia militar y moral.

Los caudillos militares japoneses se habían dado cuenta desde hace tiempo de este peligro para la industria de la nación, y se hicieron algunos esfuerzos por establecer fábricas en la isla septentrional de Hokkaido y en Manchucuo, pero fué principalmente una cuestión de ampliación de las industrias existentes, dondequiera que estuvieran situadas, para satisfacer las necesidades. Las industrias de tiempo de guerra del Japón se han multiplicado como las setas, y muchos de los edificios construídos recientemente, adosados a las fábricas originales, son de los materiales más deleznables.

Es fácil por consiguiente comprender el enorme daño que se puede causar a la industria japonesa por medio de bombardeos aéreos. Ocasionarán daños irreparables, porque a diferencia de la mayoría de los países europeos que han sufrido incursiones aéreas, en el Japón no hay posibilidad de substituir la maquinaria, la mayor parte de la cual ha sido importada, al mismo tiempo que hay falta de hierro y de otros materiales de construcción. Aunque al lanzarse a la guerra actual contra los Estados Unidos el Japón disponía de grandes reservas de materias primas de guerra almacenadas en lugar seguro, indudablemente las ha disipado considerablemente para llevar a cabo su esfuerzo supremo sobre tan extenso teatro de operaciones. Por lo tanto, la destrucción de sus fábricas significaría poner un tiempo límite definido a la resistencia del Japón e indicaría su colapso eventual, en la hora más crítica para ello.



Fugitivos venidos de los suburbios de una ciudad china descansan sentados sobre sus miserables bártulos salvados de los incendios provocados en sus hogares

El estudiante Izurieta del Ecuador escucha atentamente mientras su instructor, G. A. Miles, hace comentarios acerca del vuelo que acaban de efectuar. Aquí está explicando los principios de un viraje inclinado. Abajo: El joven Torres del Brasil (a la izquierda) y su instructor, vigilan los movimientos de otro aeroplano que está volando por las inmediaciones, antes de disponerse a despegar para hacer su proyectado vuelo, con objeto de evitar una maniobra forzada y en algunos casos una catastrófica colisión



INSTRUCCIÓN ELEMENTAL DE AVIACIÓN

EL Cuerpo de Aviación del Ejército de los Estados Unidos dispone de un cierto número de escuelas de entrenamiento elemental de vuelo repartidas por todo el país, como la de Uvalde, Texas, donde los estudiantes aviadores de las demás repúblicas americanas reciben la misma instrucción que los cadetes de aviación de los Estados Unidos; en tales escuelas de entrenamiento elemental, el estudiante aviador da el primer paso trascendental que lo convierte de un ser terrestre en un aviador que puede volar solo, y, además, aprende a manejar su aeroplano con precisión en las maniobras fundamentales.

Los candidatos que terminan con buen resultado el curso elemental de 10 semanas, se trasladan a una escuela de entrenamiento de transformación, como la de Randolph Field, Texas, donde se someten durante otras diez semanas al entrenamiento de vuelo en aeroplanos provistos de radio y de instalación para navegar por medio de instrumentos, cuya velocidad es superior a 275 kilómetros por hora. El candidato pasa allí unas 70 horas en el aire, practicando maniobras más complicadas, vuelos en formación, vuelos nocturnos, vuelo por medio de los instrumentos, y muchas horas más estudiando en tierra el alfabeto radiotelegráfico, meteorología y el funcionamiento del motor y del aeroplano.

El curso de entrenamiento de transformación es seguido de diez semanas de intensivo entrenamiento superior durante las cuales el estudiante se pasa 70 horas volando aeroplanos de combate táctico. Así termina un curso de 30 semanas que comprende 200 horas de vuelo efectivo, mucho más que el tiempo asignado a un cadete de las fuerzas aéreas de cualquier otra nación, y centenares de horas de instrucción intensiva en tierra. Los Cadetes de Aviación de los Estados Unidos, magníficamente preparados para cumplir su misión, son nombrados segundos tenientes en la Fuerza Aérea del Ejército. Igualmente bien entrenados, los estudiantes aviadores invitados de las demás naciones americanas regresan a sus propios países preparados para desempeñar una parte importante en el desarrollo cada vez mayor de la red de líneas aéreas del Hemisferio, o para servir en sus propias fuerzas armadas con una capacidad envidiable.



El cadete Roper del Uruguay adquiere valiosa experiencia práctica en la técnica de la reparación del motor. La instrucción acerca del servicio y conservación del aeroplano forma parte integrante del adiestramiento de todo piloto de aviación



El estudiante Garretón de Chile (a la derecha) está llenando el formulario I, donde se debe anotar la reseña de todas las incidencias del vuelo de un piloto. El instructor G. H. Gu interviene en la operación para cerciorarse de que cada anotación se hace correctament



El estudiante Etchenique de Bolivia (sentado) hace prácticas en tierra durante el período entre los vuelos. Mientras él actúa sobre los mandos, sus instructores ponen modelos de avión en las posiciones correspondientes a las maniobras ensayadas



El estudiante Escardo del Perú observa cómo son llenados los depósitos de su aero plano por un ayudante. El curso de adiestramiento de pilotos abarca todos y cada uno d los detalles del vuelo real y del servicio de mantenimiento en tierra de los aeroplan



El estudiante Blum de la Argentina (a la izquierda) se dirige a pie, acompañado de su instructor, a lo largo de la línea hacia un aeroplano que está esperando,



El estudiante Nuñez de Mexico hace las señales indicadoras de "todo listo a bord al disponerse a salir rodando con su aeroplano por delante de la línea, para efectu

LA SANGRE SALVA VIDAS

LA ciencia médica tenía hace tiempo el convencimiento de que se podrían disminuir considerablemente las tremendas bajas de una guerra si se aplicaran transfusiones de sangre a las víctimas en el momento crítico entre la vida y la muerte. El problema estribaba en que había que clasificar la sangre a fin de disponer del tipo adecuado para cada persona. El proceso era largo y complicado. A menudo resultaba impossible obtener en el fragor del combate las cantidades necesarias de sangre recién extraída para su uso inmediato.



A bordo de un buque de guerra de los E.U.A. navegando por el Océano Pacífico, se aplica una transfusión de plasma sanguíneo a un soldado herido para mitigarle los efectos del choque

Un jóven tecnólogo médico de los Estados Unidos, llamado John Elliot, aportó la solución en 1936. Por medio de la fuerza centrífuga, logró separar el plasma sanguíneo de los glóbulos rojos y blancos de mayor densidad. Efectuando experimentos se determinó que era posible transfundir el plasma de una persona a otra, sin que importaran el tipo ni la clasificación de la sangre, y que se podía utilizar con buenos resultados varios meses después. La inteligencia inquisitiva de un joven investigador en un laboratorio había descubierto un tesoro para la humanidad.

En Julio de 1940, el Consejo Nacional de Investigaciones y la Cruz Roja Nacional emprendieron estudios para aplicar en gran escala la utilización del plasma. Había que hacer frente a los problemas inherentes al proceso, almacenamiento y transporte. Se descubrió que el plasma congelado resolvía el problema de facilitar su transporte. Se obtuvo el plasma desecado, congelando previamente el plasma líquido y extrayendo después el agua contenida, por medio de una bomba de vacío. Este plasma desecado, una vez envasado herméticamente, quedaba listo para enviarlo a todas partes y utilizarlo en cualquier momento. Combinándolo con agua destilada recupera instantáneamente su forma líquida original y queda preparado para efectuar la transfusión.

La primera utilización del proceso del plasma en gran escala se emprendió con el plan de donaciones de "Sangre para la Gran Bretaña", iniciado en 1940. Millares de ciudadanos del país donaron voluntariamente medio litro de su sangre para esta noble causa. Posteriormente se elaboraron millares de unidades y se enviaron a través del Atlántico para salvar vidas de hombres, mujeres y niños ingleses. Desde entonces la Gran Bretaña ha establecido su propio sistema de elaboración del plasma. También Rusia ha utilizado el plasma y ha realizado progresos en su empleo. En el porvenir será posible un empleo más extendido del plasma en el Hemisferio Occidental como medio de salvar la vida a las víctimas de accidentes y otros casos que imperiosamente requieren sangre. Los medios de que dispone la Cruz Roja Nacional están a disposición de los investigadores científicos de las demás Repúblicas Americanas.

Al empezar a correr sangre de los soldados de los Estados Unidos en los frentes de batalla extendidos por todo el mundo, la Cruz Roja amplió su organización para acumular un "Banco de Sangre" del cual pudieran surtirse el Ejército y la Marina. Las fuerzas armadas solicitaron 930.000 unidades de plasma, que representan 930,000 medios litros de sangre donada. La Cruz Roja estableció catorce centros de donación de sangre repartidos por todo el país. A estos centros acudieron gran cantidad de voluntarios a hacer su contribución para la guerra. Se prefieren los voluntarios cuya edad esté comprendida entre los 21 y los 50 años. Antes de aceptar la sangre se comprueba el estado de salud del donante. Después de cada donación se comprueba la sangre nuevamente para determinar si presenta reacciones tóxicas. La sangre reunida se envía a uno de los siete grandes laboratorios biológicos distribuidos por todo el país, los cuales están dotados de los medios necesarios para elaborar en gran escala el plasma desecado. Las donaciones alcanzaron un total de 82.857 unidades a principios de este año. La entrada de la nación en la guerra dió considerable impulso a las donaciones de sangre.



Esta dama de la alta sociedad de Nueva York hace donación de su sangre para las reservas de plasma de la Cruz Roja. Otros miles de personas han colaborado



Las tropas belgas instruídas en Inglaterra se preparan para el día en que habrán de cruzar el Canal de la Mancha y rescatar su infortunado país del invasor

LOS INCONQUISTABLES CONTINÚAN LA LUCHA

ESTA es la epopeya de aquellos pueblos subyugados hoy pero inconquistables siempre, la historia de la indomable fuerza de la libertad.

"En todos los países conquistados," decía el Presidente Roosevelt en su discurso del 28 de Abril, "todavía se encuentran hombres, mujeres y aun niños que no han cesado de luchar, que no han cesado de resistir, y que nunca han cesado de demostrar a los nazistas que el por ellos llamado 'Nuevo Orden' jamás podrá ser impuesto a los pueblos libres."

Esos pueblos inconquistables, por todas partes, aceleran con sus hazañas la llegada del día de la victoria para las Naciones Unidas; y únicamente por sus hazañas es posible saber de gran número de esos patriotas, pues sus actividades van envueltas en el secreto y en el silencio, y sus repentinos golpes en las tinieblas de la noche. Aun de este modo, los riesgos a que se exponen superan a toda descripción y son muchos los que pagan con su vida tan temerario proceder, sin que por ello se entibie el entusiasmo de sus compatriotas.

Procedente de Berna, Suiza, llegó recientemente la historia de un joven francés de 18 años, Marcel Weinun, que fué ejecutado en Estrasburgo por "actos de sabotaje y terrorismo". Este joven había estado durante dieciocho meses asestando golpes por la libertad. La acusación nazista contra él, reza así en parte:

"Con la ayuda de explosivos, granadas de mano y otras armas, cometió gran número de actos de terrorismo; manifestó sentimientos antinazistas mediante inscripciones en las paredes, distribución de impresos clandestinos y arrancando banderas con la esvástica; destruyó emblemas del partido nazista; rompió vitrinas que contenían símbolos nazistas; destruyó automóviles, cortó hilos telefónicos, levantó vías y estropeó agujas del ferrocarril."

Todo eso constituye una labor de todo un hombre para cualquiera.

Más de dos millones de polacos, checoeslovacos, franceses, belgas y holandeses, han sido esclavizados en campos de trabajo por los nazistas, pero los esclavizados han impuesto un desquite terrible con sus actos de sabotaje. En la gran fábrica checoeslovaca de municiones en Pilzen, el sabotaje y los "brazos caídos" ocasionaron un desbarajuste tan desolador en el plan de trabajos que los nazistas pusieron un centinela militar por cada cinco máquinas y al lado de cada cinco obreros. Y de los "medios subrepticios" de Bélgica llega la noticia de que los obreros de la fábrica de municiones de Herstal habían logrado, antes de ser descubiertos, terminar 1,500,000 cartuchos de fusil, sin pólvora.

Por todas las regiones de Europa ocupadas por los nazistas, la campaña de terrorismo y sabotaje presenta testimonio elocuente de lo bien coordinada que está su organización. Porque sabotaje y terrorismo de tal magnitud no podría ser seguramente la labor de individuos aislados que actuaran únicamente por su propia iniciativa atacando a ciegas por la noche. La historia completa de ese ejército subrepticio de los pueblos conquistados habrá de permanecer inédita hasta después que llegue la victoria, y quién sabe si habrán de aparecer dirigentes tan enérgicos como aquel "Lawrence de Arabia" de la primera guerra mundial.

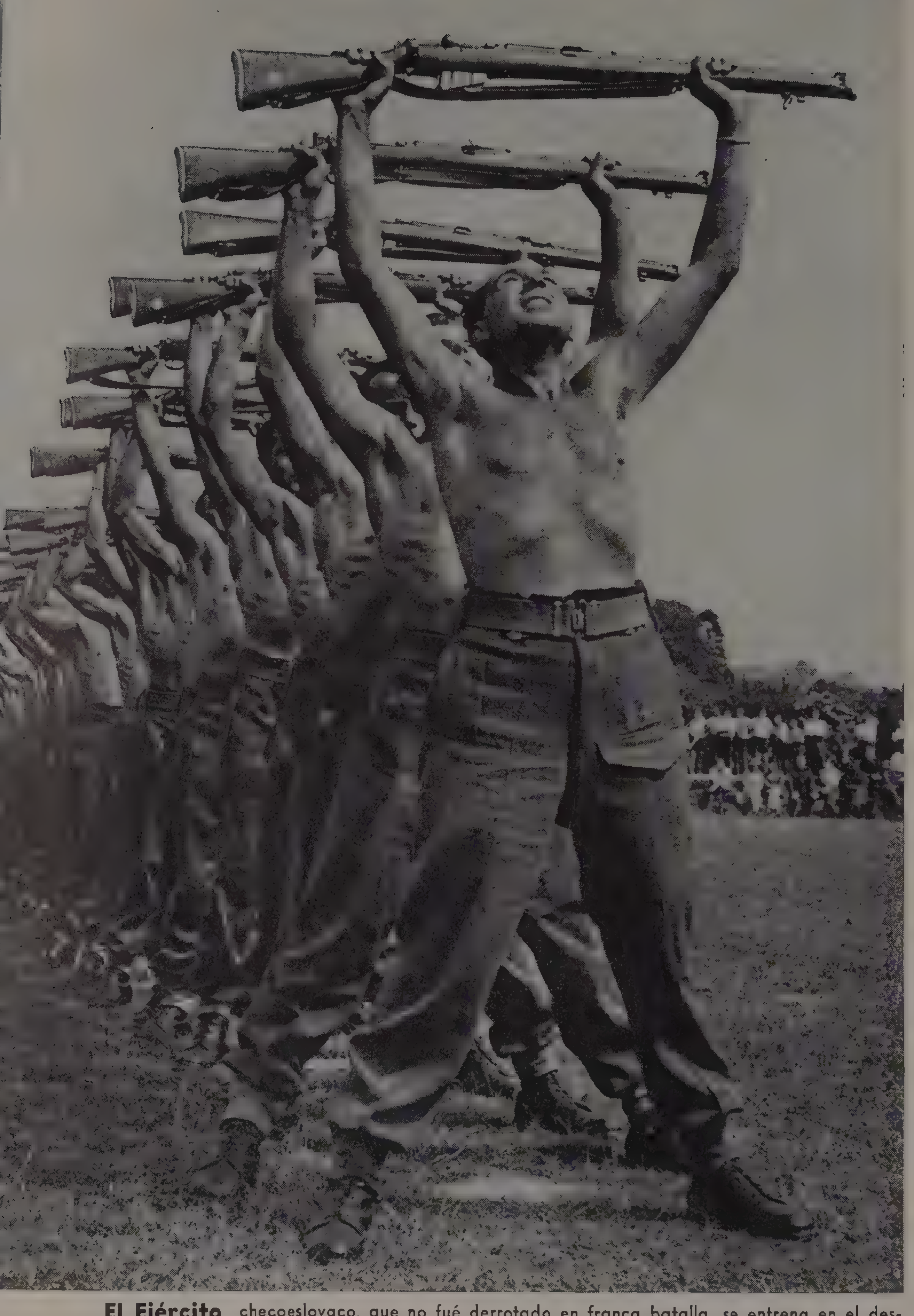
Esa fuerza subrepticia se llama el Ejército "V", con referencia a la campaña de la "V" símbolo de Victoria. Y aunque su poder radica en el secreto de su sistema de comunicaciones, no hay secreto acerca de uno de los medios de contacto con ese Ejército. Dicho medio, el mundo entero puede oirlo, es la Compañía Radiodifusora Inglesa con las instrucciones a diario sobre sabotaje y terrorismo radiodifundidas por el misterioso Coronel Britton.

El Coronel Britton dicta sus instrucciones exactamente como si fuera un jefe mandando en campaña. Habla en inglés, e inmediatamente le siguen las traducciones en diez idiomas. "Hitler necesita

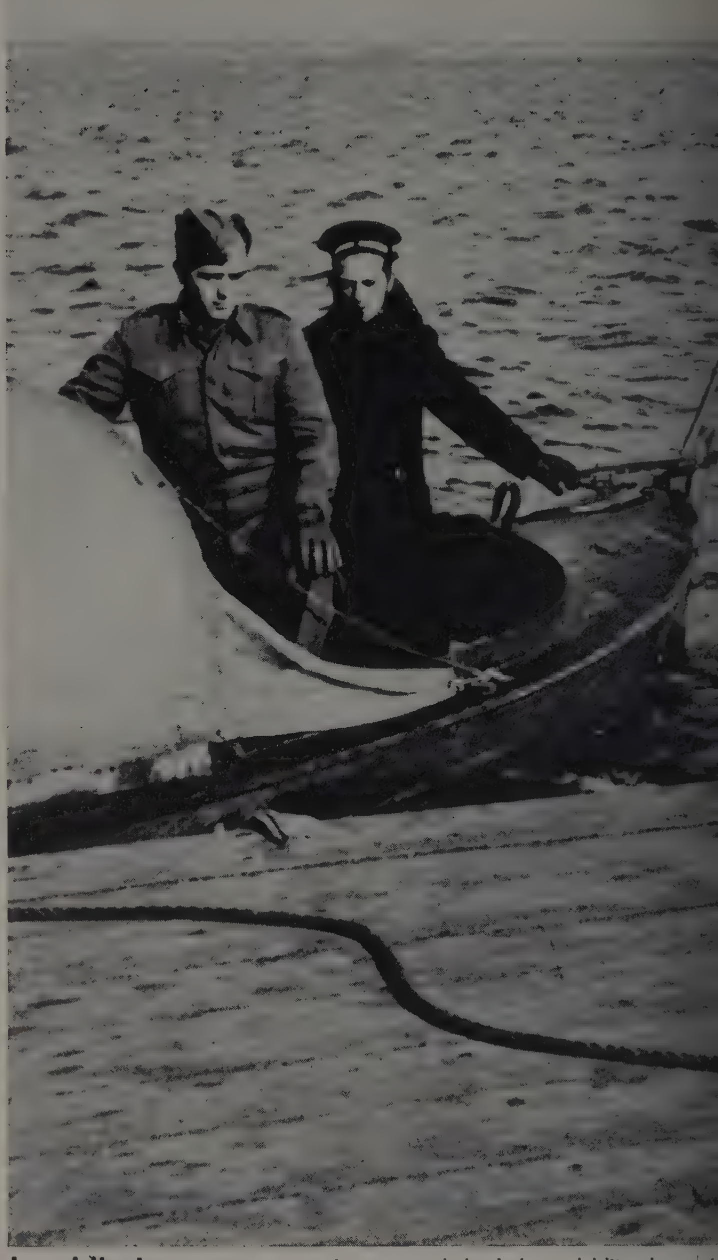


En las selvas de la isla de Java, unos guerrilleros decididos, con característica terquedad holandesa, consideran que la odiosa ocupación japonesa es sólo una situación transitoria para su país. Abajo: Centenares de jóvenes chinos previamente seleccionados se instruyen en los Estados Unidos de América para prestar servicio activo con las fuerzas de aviación de su patria





El Ejército checoeslovaco, que no fué derrotado en franca batalla, se entrena en el destierro y espera impaciente que llegue el día señalado para la invasión del Continente



Los visitantes noruegos no son ninguna novedad a lo largo del litoral escocés. de los días de la invasión, continuamente se han ido escapando jóvenes noruegos



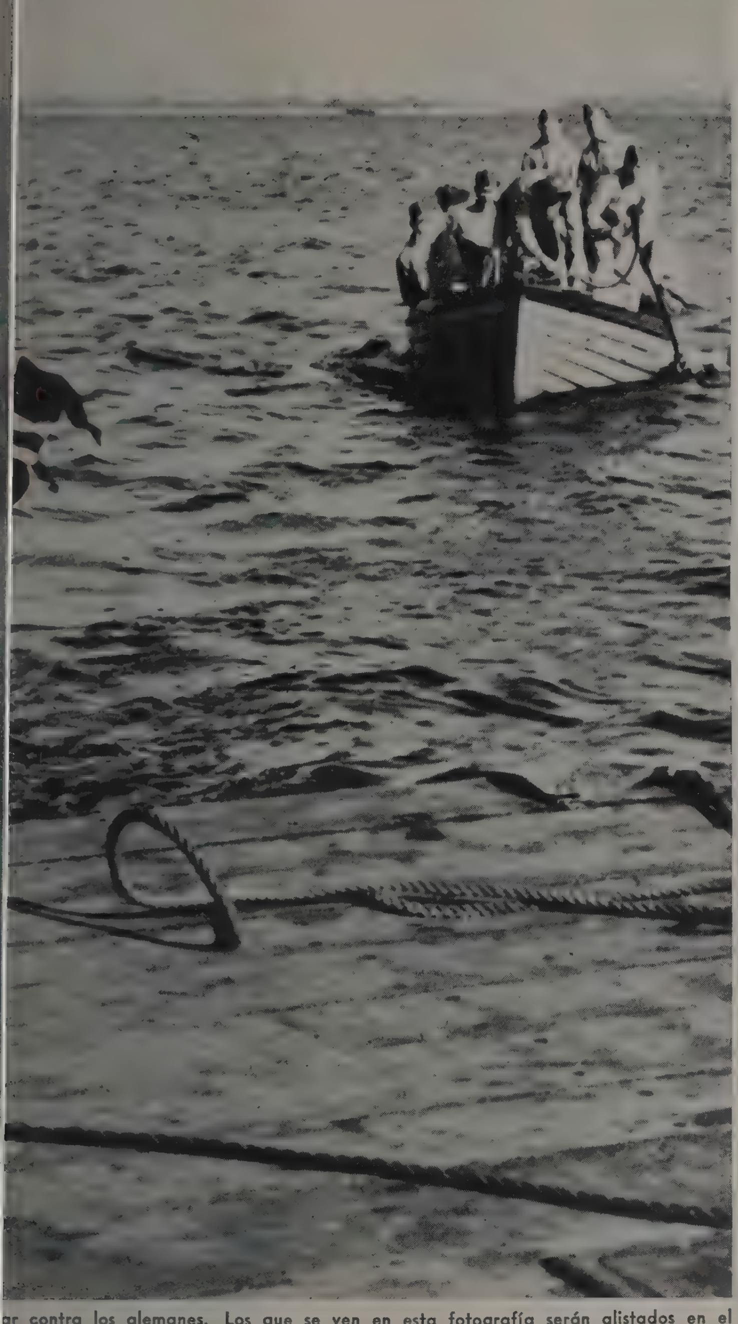
El general Draja Mihailovic, jefe de las guerrillas Chetniks yugoeslavas, es un héroe de la inabatible lucha en Europa y la desesperación del alto mando alemán

cobre a todo trance; entierren las monedas de cobre," ordena a su Ejército "V", y esa noche las monedas de cobre quedan bajo tierra en toda la Europa ocupada. Organizó un boicoteo de los periódicos intervenidos por Alemania en Praga y otras ciudades checoeslovacas, y los ciudadanos checoeslovacos empezaron seguidamente a leer los clásicos, con ostentación, en sus tranvías y trenes. Día tras día, machaquea sobre el tema del Ejército "V": A los obreros, les ordena . . . "perforen los taladros fuera de centro . . . dejen sin apretar los pernos y las tuercas . . . vayan despacio . . . recuerden que cada día de trabajo para Hitler demora su liberación." A todos los pueblos dominados les facilita por radio los nombres, cuidadosamente comprobados de los traidores, dando nombres y direcciones, enumerando sus actos de traición. Y generalmente, no pasan muchos días hasta que el cadáver de otro traidor es hallado por la policía alemana.

Pero el Ejército "V" no limita en modo alguno sus operaciones al sabotaje, terrorismo, boicoteo y eliminación de traidores. Es además sumamente activo en el terreno de las operaciones militares, y ha hecho que las palabras "guerra de guerrillas" signifiquen un peligro terrible para los agresores nazistas por todas partes de las naciones ocupadas. En las regiones montañosas de Yugoeslavia, 60,000 servios, croatas y montenegrinos, demostrando su fama tradicional de ser de los más feroces guerreros del mundo, se han sostenido durante casi un año. Esas son las famosas bandas de guerrilleros Chetnik, soldados que rehicieron sus filas después que el ataque fulminante nazista barrió Yugoeslavia el verano pasado.

Las bandas de guerrilleros soviéticos detrás de las líneas alemanas en la Rusia ocupada no han sido menos activas, y al quedar atascadas las hordas nazistas por el invierno y el deshielo primaveral de Rusia, las incursiones de las guerrillas fueron incesantes. El parte de guerra soviético del 18 de Abril, que declara que en los nueve meses precedentes las guerrillas rusas habían dado muerte a 11,000 nazistas, sólo en la provincia de Smolensk, da una idea de las bajas alemanas causadas por esos ataques de emboscadas.

Además, las guerrillas muestran actividad por todas partes; una fuerza de 5,000 griegos se atrincheró fuertemente en las montañas de Macedonia. Y cuando los comandos ingleses realizaron la incursión contra el puerto de St. Nazaire en la costa francesa, que con sus astilleros estaba ocupado por los alemanes, en su correría por el litoral se les incorporó la banda de guerrilleros llamada "Patriotas Bretones". Y no fué eso sólo, sino que los Comandos dejaron sus armas y municiones en poder de la banda de guerrilleros, cuando se apresuraron a pasar a bordo de sus veloces barcazas para regresar a la costa inglesa y no caer en manos del ene-



ar contra los alemanes. Los que se ven en esta fotografía serán alistados en el cito noruego y enviados al Canadá para recibir instrucción y entrenamiento militar



Estas muchachas francesas se escaparon de su país después de la invasión, y ahora están prestando servicios auxiliares para el Ejército de los "Franceses Libres" en Londres

migo. Pero no son los alemanes los únicos que están experimentando los embates de la guerra de guerrillas. En las Filipinas, por ejemplo, bandas de individuos de las tribus filipinas, algunos equipados primitivamente, aún hostilizaban a las fuerzas de desembarco y de suministros japonesas mucho después de la caída de la península de Batán con las fuerzas combinadas filipinas y de los Estados Unidos que la defendían.

Joaquín Elizalde, el Comisario filipino en los Estados Unidos, auguró que dicha resistencia continuaría hasta que el General MacArthur entre otra vez en Manila al frente de un ejército victorioso de hombres libres.

"Los filipinos nada tienen en común con los japoneses," dijo el Comisario Elizalde. No existe ninguna afinidad de cultura, religión ni idioma. Social y espiritualmente, el pueblo de las Filipinas es muy parecido al pueblo de cualquier nación sudamericana. Hemos vivido durante más de 400 años como colonia española. Con esa influencia exclusivamente occidental, nuestro pueblo nunca sucumbirá a los halagos y promesas de los invasores japoneses. Luego, además de la labor subrepticia del Ejército "V" y de la heróica resistencia de las bandas de guerrilleros, existe una manifiesta resistencia civil contra el yugo de los sátrapas nazistas y de los serviles secuaces locales de los nazistas que han vendido traidoramente a sus propios compatriotas.



Polonia poseía una Marina bien instruída y bien dotada antes de la invasión alemana. Muchos de sus buques escaparon del Mar Báltico para continuar la lucha. Arriba: el general Sikorski dirige una alocución a los marineros a bordo de un destructor polaco que se encuentra prestando servicio activo en el Mar del Norte



Las tropas polacas que sirven al lado de las inglesas en Palestina asisten al Sacrificio de la Santa Misa en el lugar histórico de la Ultima Cena. No hay soldados q puedan superar a los polacos, las maneras bárbaras empleadas por el ejército alemán en su invadida patria los han convertido en feroces y fanáticos luchadores alia

Tal vez el más sensacional de tales casos de manifiesta resistencia fué la actitud de los Obispos y Sacerdotes de la Iglesia Estatal de Noruega. El Domingo de Pascua, dichos eclesiásticos dimitieron en masa sus dignidades en la Iglesia Estatal antes que reconocer al gobernante maniquí, Quisling, como la cabeza gubernamental de la iglesia. Quisling metió en un campo de concentración al Primado de la Iglesia, Eiving Berggrav, Obispo de Oslo, y a otros varios; pero la clerecía se mantuvo firme. Finalmente, Berlín ordenó a Quisling que cesara en su persecución de la clerecía; a tal extremo había llegado la rebelión latente por toda Noruega.

Los paganos nazistas no podrían correr los riesgos de alzamientos por parte de los que pelearían por su derecho a profesar culto al Dios de sus padres. Ya habían padecido bastantes tribulaciones en Polonia, donde su sistemática campaña de persecución ha destruído virtualmente la iglesia católica.

Los nazistas se han visto agobiados de hecho con sus temores; porque la Europa ocupada se ha convertido esta primavera de 1942 en una masa agitada y terrible de manifiesto malestar y resistencia, de sabotaje, de guerra de guerrillas; y que este malestar, esa corriente subterránea de revuelta se ha propagado además al verdadero baluarte del propio nazismo, resulta evidente a juzgar por la confesión de flaqueza que el mismo Hitler hizo ante su falseado Reichstag (Parlamento).

El Hitler jactancioso y fanfarrón de otros tiempos, ha pasado a mejor vida. Fué enterrado en cierto lugar de Rusia. El mundo ha visto ahora a un Hitler preocupado hasta tal punto por su propio frente nacional, que hubo de recabar el derecho de vida y muerte sobre cualquier súbdito de Aleman He aquí las palabras del Presidente Roosev quien se dirigió al mundo entero pocos días d pués de haber hablado Hitler ante su Reichstag:

"Entre los mismos pueblos alemán e italia existe la convicción creciente de que la causa nazismo y del fascismo es causa perdida; que caudillos políticos y militares los han conduc por el amargo camino que los lleva no a una c quista mundial, sino a una derrota decisiva. pueden menos que notar la diferencia entre desesperados discursos actuales de esos caudillo sus bombásticas jactancias de hace un año, y hace dos años."

Efectivamente, los nazistas y los fascistas pa cen ahora nervosismos: nerviosidad que se der de sus temores de invasión así como del males



Las infatigables tropas de caballería de los "Franceses Libres" en Africa constituyen una pesadilla permanente para el maltrecho ejército de los italianos



Chiang Kai-Shek, que ha dirigido la larga lucha contra los invasores japoneses, inspecciona un automóvil blindado que ha tomado parte en las operaciones recientes en Birmania



En una base de Palestina se iza la bandera de los helenos mientras los tanques y camiones militares griegos desfilan en ocasión de una visita efectuada por el Rey de Grecia

en su propio territorio y por todas las regiones ocupadas de Europa. En Inglaterra, los "franceses libres" bajo el mando de De Gaulle han establecido una Academia de "St. Cyr en el Destierro" para instruir oficiales. Como caso típico de los que escaparon de Francia para luchar por la libertad francesa se encuentran los cuatro jóvenes que arrostraron los peligros del canal de la Mancha en una canoa.

Las fuerzas noruegas se instruyen en Inglaterra y en Canadá, al lado de los checoeslovacos y los polacos. En el desierto de Arizona, jóvenes chinos aprenden a volar y a lanzar bombas como las que esperan dejar caer pronto sobre Tokio. En Libia y en el Próximo Oriente están los griegos y los yugoeslavos, incluyendo aviadores y mecánicos de aviación, algunos de los cuales salvaron sus aeroplanos cuando se vieron obligados a salir de su patria.

Los marinos noruegos que, en condiciones dificilísimas, escaparon recientemente de un puerto sueco en busca de libertad, sabiendo que el Skaggerak estaba infestado de buques de guerra y minas de los alemanes. Eso es lo que la insaciable sed de libertad significa para esos pueblos.



Los guerrilleros rusos, como los que aparecen en esta fotografía, proporcionan una explicación del por qué ha sido contenido durante tanto tiempo el avance alemán en Rusia

LA FAMILIA Y LA GUERRA

EVANSVILLE, Indiana, a sólo 120 kilómetros del centro de población de los Estados Unidos y en el corazón del oeste central, es una típica ciudad industrial.

Antes de la guerra, Evansville producía carrocerías de automóviles, maquinaria agrícola y muebles. El año pasado, al pasar a producir armamentos las industrias civiles, muchos obreros de Evansville quedaron temporalmente parados. Pero dos meses después de verse obligados los Estados Unidos a entrar en la guerra, 38 compañías de Evansville estaban haciendo material bélico.

En Evansville viven los Winnebald, una familia típica de millones de familias norteamericanas. Las repercusiones de la guerra han alterado las costumbres de los Winnebald en tiempos de paz. Cada miembro de la familia ha sentido el impacto del conflicto en el Pacífico y en los campos de batalla de Europa y África.

La historia de los Winnebald y la guerra es análoga en esencia a la de cualquier otra familia de los Estados Unidos. El sacrificio que afectó a la verdadera médula del hogar fué el ingreso en el ejército de su único hijo Carlos. Como otros millones de jóvenes, se fué a luchar y a morir si fuere necesario, por la libertad. Para los que quedaron en el hogar, han sobrevenido otros cambios que se están acentuando. Ante las menguantes existencias de artículos de consumo civil, los Winnebald y muchas otras familias hacen sus compras con más parsimonia. Los Winnebald esperan poder pasar sus vacaciones con el joven Carlos si este se encontrara aún a fácil alcance. Ellos dedican gran parte de su tiempo desocupado a la defensa civil. Los impuestos y los bonos de la deuda de guerra absorben lo que de ordinario hubieran sido ahorros en el banco.

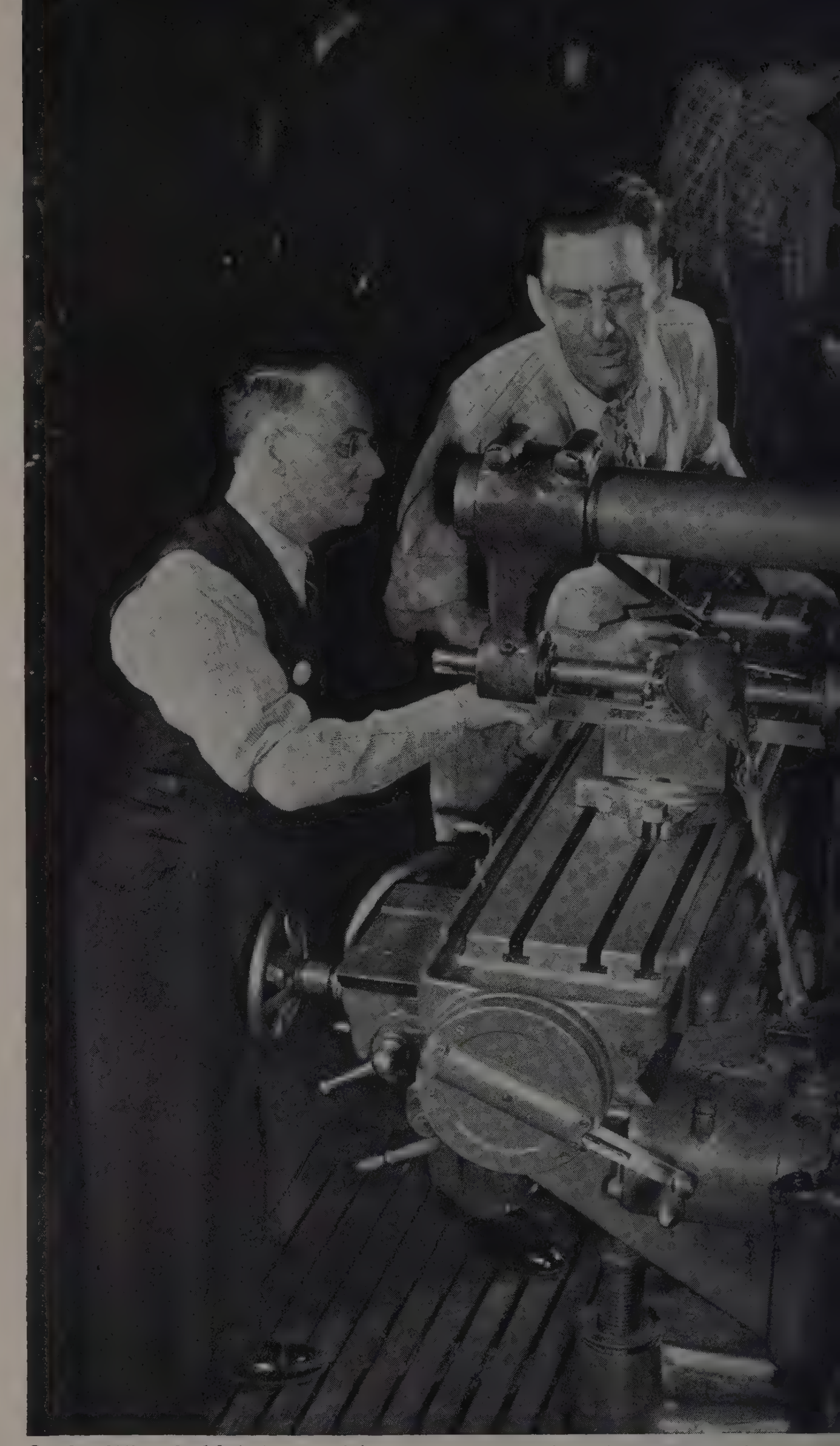
Carlos, el padre, tiene 54 años y es capataz en una fábrica de material de guerra. Antes de la guerra trabajaba 48 horas a la semana; ahora trabaja nueve horas cada día laborable y cuatro los domingos.

La señora Winnebald se prepara a reducir el nivel de vida de su familia para hacer frente a las circunstancias provenientes de la guerra. Está cuidando mejor de sus utensilios eléctricos para hacer que duren más tiempo. Se surte de las frutas y legumbres en conserva que ella misma preparó el verano pasado.

La señora Winnebald se pasa todo su tiempo libre en la iglesia presbiteriana Olivet, donde incorporada al grupo conocido como el Servicio Auxiliar de la Mujer, cose para la Cruz Roja.

María Luisa, la hija menor de los Winnebald, recoge revistas y periódicos por las casas de los vecinos para ayudar a la campaña del Consejo de Defensa de Evansville en la recuperación del material de desecho utilizable.

Lois, la hija mayor, está en primer año de colegio y se graduará dentro de dos y medio a tres años, en lugar de los cuatro años acostumbrados, en virtud del plan de estudios de tiempo de guerra. Está asistiendo a un curso de Pedagogía Elemental porque se necesitarán muchas mujeres que reemplacen a los maestros varones.



Carlos Winnebald (a la izquierda) es capataz en una fábrica del Oeste Central que anteri-mente se dedicaba a construir refrigeradores y ahora está produciendo material de gue

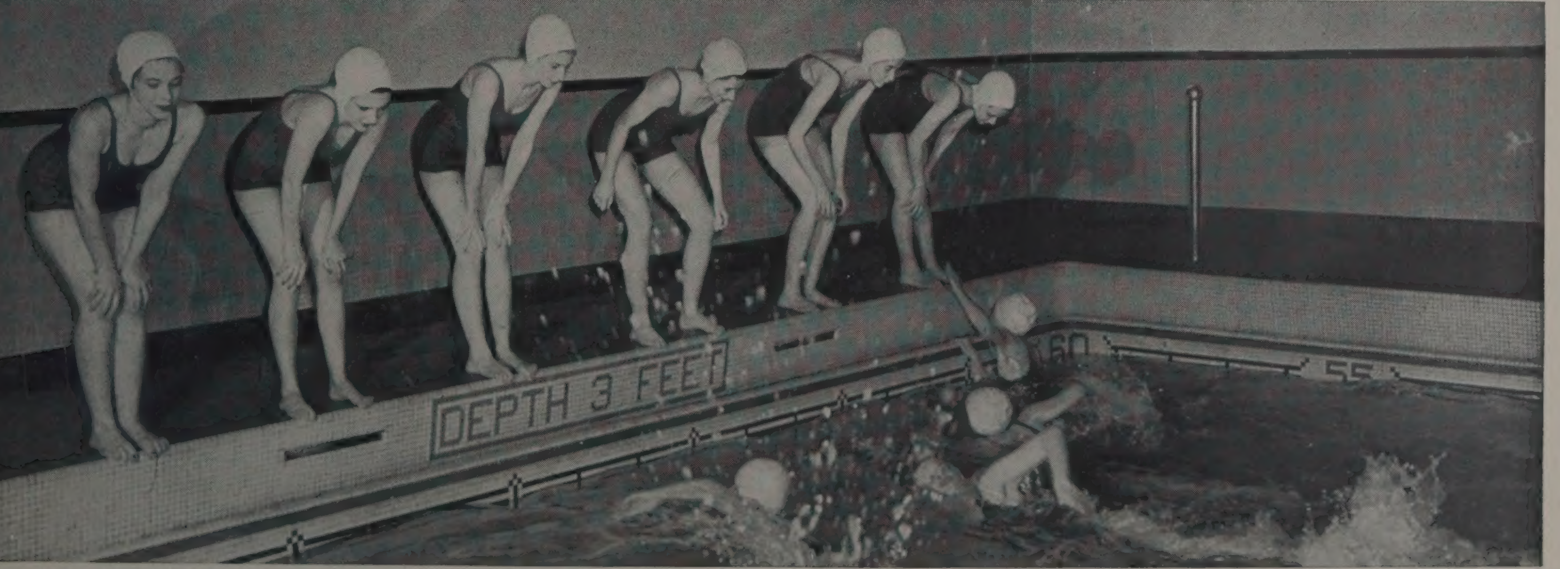


La guerra ha hecho que escaseen los alimentos en conserva; es posible que sean racionados, y por eso, la señora Winnebald está preparando conservas por sí misma. Los tarros de vidrio en que se envasan pueden ser utilizados repetidas veces

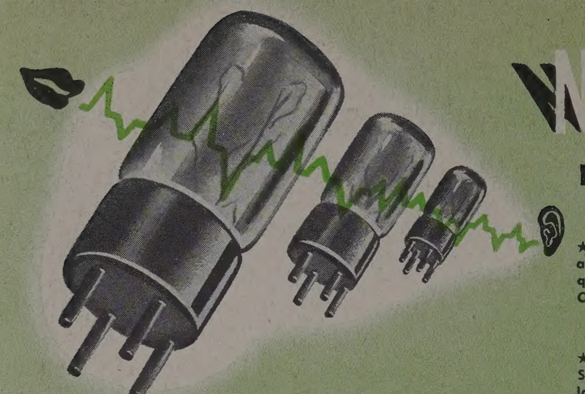


El impuesto sobre los ingresos de Carlos Winnebald ha sido este año cinco veces m-yor que el año pasado, pero él no se queja. Espera tener que pagar todavía el do de esta cantidad el año próximo, con arreglo a las nuevas leyes de contribucio

a familia Winnebald se inscribe para prestar servicio voluntario de defensa civil, ante el Capitán del Bloque, Dan Quiery, que está a la izquierda. De izquierda a de-
cha: María Luisa, de 14 años; la señora Winnebald; Louis, de 17 años; y el Sr. Winnebald. Solamente falta en el grupo el hijo, Carlos, que fué alistado en el Ejército



ois Winnebald, de diez y siete años de edad, adora los deportes, de igual manera
e las demás muchachas de toda población pequeña. En esta fotografía aparece (la
rcera empezando por la izquierda) en la clase de natación del colegio a que ella
asiste. Esta escuela fué una de las primeras del país en adaptar su plan de estudios a las necesidades peculiares de la guerra. Todos los alumnos deben hacer regularmente ejercicios de cultura física durante tres horas repartidas cada semana



NOTICIAS MUNDIALES

EN ESPAÑOL POR ONDA CORTA DESDE LOS E.U.A.

★ HORARIOS que indican todos los programas de onda corta, además de los NOTICIARIOS antes nombrados, serán enviados quincenalmente, gratis, a todo oyente que los solicite del Coordinator of Inter-American Affairs, Washington, D.C.

★ AGRADECERÍAMOS CUALQUIER SUGERENCIA O CRÍTICA. Sírvase enviarlas a la oficina mencionada, o directamente a las emisoras de onda corta que Vd. escuche, en las direcciones indicadas a continuación.

WCBX-WCRC-WCDA, Columbia Broadcasting System, N. Y. City
WLWO. . . . . Crosley Corporation, Cincinnati, Ohio
WGEA-WGEO. . General Electric Company, Schenectady, N. Y.
KGEI. . . . . . General Electric Company, San Francisco, Calif.
WRCA-WNBI. . . . National Broadcasting Co., New York City
WBOS. . . . Westinghouse Radio Stations, Inc., Boston, Mass.
WRUS-WRUL-WRUW. . World Wide Broadcasting Foundation, Boston, Mass.

HORA LOCAL EN:							SINTONIZACIONES DE CUADRANTE		
Costa Rica Guatemala Honduras México Nicaragua Salvador	Colombia Ecuador Haití Panamá Perú	República Dominicana	Venezuela	Bolivia Chile Cuba Paraguay	Argentina Brasil (hora de Río) Puerto Rico Uruguay	Días en que se Transmiten NOTICIAS en Español	Mega-ciclos	Metros	Emisoras
14:00	15:00	15:20	15:30	16:00	17:00	Todos los Días	11.83	25.4	WCRC
14:55	15:55	16:15	16:25	16:55	17:55	Todos los Días	15.15	19.8	WRCA
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	17.78	16.9	WNBI
16:45	17:45	18:05	18:15	18:45	19:45	Todos los Días	11.83	25.4	WCRC
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	17.83	16.8	WCDA
17:00	18:00	18:20	18:30	19:00	20:00	Todos los Días	11.83	25.4	WCRC
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	17.83	16.8	WCDA
17:15	18:15	18:35	18:45	19:15	20:15	Salvo Dom. y Juev.	15.25	19.7	WLWO
17:30	18:30	18:50	19:00	19:30	20:30	Lun. a Miér. y Vier.	15.25	19.7	WLWO
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	15.53	19.6	KGEI
17:45	18:45	19:05	19:15	19:45	20:45	Todos los Días	15.33	19.6	KGEI
18:00	19:00	19:20	19:30	20:00	21:00	Todos los Días	9.67	31.0	WRCA
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	11.89	25.2	WNBI
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	11.87	25.3	WBOS
18:15	19:15	19:35	19:45	20:15	21:15	Todos los Días	11.71	25.6	WLWO
18:30	19:30	19:50	20:00	20:30	21:30	Todos los Días	9.55	31.4	WGEA
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	9.53	31.5	WGEO
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	15.33	19.6	KGEI
"	"	"	"	"	"	Dom. Mart. y Juev.	9.67	31.0	WRCA
"	"	"	"	"	"	Dom. Mart. y Juev.	11.89	25.2	WNBI
"	"	"	"	"	"	Dom. Mart. y Juev.	11.87	25.3	WBOS
18:45	19:45	20:05	20:15	20:45	21:45	Todos los Días	11.83	25.4	WCRC
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	6.17	48.6	WCDA
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	9.55	31.4	WGEA
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	9.53	31.5	WGEO
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	15.33	19.6	KGEI
19:00	20:00	20:20	20:30	21:00	22:00	Salvo Sábados	9.67	31.0	WRCA
"	"	"	"	"	"	Salvo Sábados	11.89	25.2	WNBI
"	"	"	"	"	"	Salvo Sábados	11.87	25.3	WBOS
"	"	"	"	"	"	Salvo Domingos	6.04	49.6	WRUS
"	"	"	"	"	"	Salvo Domingos	9.70	30.9	WRUL
"	"	"	"	"	"	Salvo Domingos	11.73	25.6	WRUW
19:15	20:15	20:35	20:45	21:15	22:15	De Lunes a Vier.	11.71	25.6	WLWO
19:30	20:30	20:50	21:00	21:30	22:30	Salvo Mart. y Juev.	11.71	25.6	WLWO
"	"	"	"	"	"	Salvo Dom. y Lunes	15.33	19.6	KGEI
20:00	21:00	21:20	21:30	22:00	23:00	Todos los Días	15.27	19.6	WCBX
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	11.83	25.4	WCRC
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	6.17	48.6	WCDA
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	9.55	31.4	WGEA
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	9.53	31.5	WGEO
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	9.67	31.0	WRCA
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	11.89	25.2	WNBI
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	11.87	25.3	WBOS
"	"	"	"	"	"	Salvo Domingos	6.04	49.6	WRUS
"	"	"	"	"	"	Salvo Domingos	9,70	30.9	WRUL
"	"	"	"	"	"	Salvo Domingos	11.73	25.6	WRUW
20:15	21:15	21:35	21:45	22:15	23:15	De Lunes a Sáb.	11.71	25.6	WLWO
20:30	21:30	21:50	22:00	22:30	23:30	Salvo Sábados	9.55	31.4	WGEA
"	"	"	"	"	"	Salvo Sábados	9.53	31.5	WGEO
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	15.33	19.6	KGEI
20:45	21:45	22:05	22:15	22:45	23:45	Todos los Días	15.33	19.6	KGEI
"	"	"	"	"	"	De Lunes a Sábados	6.04	49.6	WRUS
"	"	"	"	"	"	De Lunes a Sábados	9.70	30.9	WRUL
"	"	"	"	"	"	De Lunes a Sábados	11.73	25.6	WRUW
21:15	22:15	22:35	22:45	23:15	00:15	De Dom. a Vier.	11.71	25.6	WLWO
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	9.55	31.4	WGEA
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	9.53	31.5	WGEO
21:30	22:30	22:50	23:00	23:30	00:30	Todos los Días	15.33	19.6	KGEI
21:45	22:45	23:05	23:15	23:45	00:45	Todos los Días	15.33	19.6	KGEI
23:00	24:00	00:20	00:30	01:00	02:00	Todos los Días	9.67	31.0	WRCA
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	11.89	25.2	WNBI
"	"	"	"	"	"	Todos los Días	11.87	25.3	WBOS

Las fotografías para este número fueron facilitadas por: Acme, Black Star, Preston-Life, Cushing, Des Moines Register and Tribune, Doolittle-Colliers, Elisofon-Life, Ewing Galloway, Harris & Ewing, International, Inter-Allied, Look, Keighley-Inquirer, Pictorial Publishing Co., P. M., Press Association, Three Lions, Triangle Photos, U. S. Army Signal Corps, Official U. S. Navy, O.E.M., Rudy Arnold (cubierta).



En la línea de montaje de esta enorme fábrica de aviones situada en California se producen los tetramotores de bombardeo que han estado sembrando el pánico entre los japoneses en el Pacífico. Por la galería de la izquierda llegan los diversos subconjuntos a los obreros de la explanada de montaje



El submarino, enemigo pequeño pero temible, es la mayor amenaza actual para las líneas de abastecimiento de los japoneses